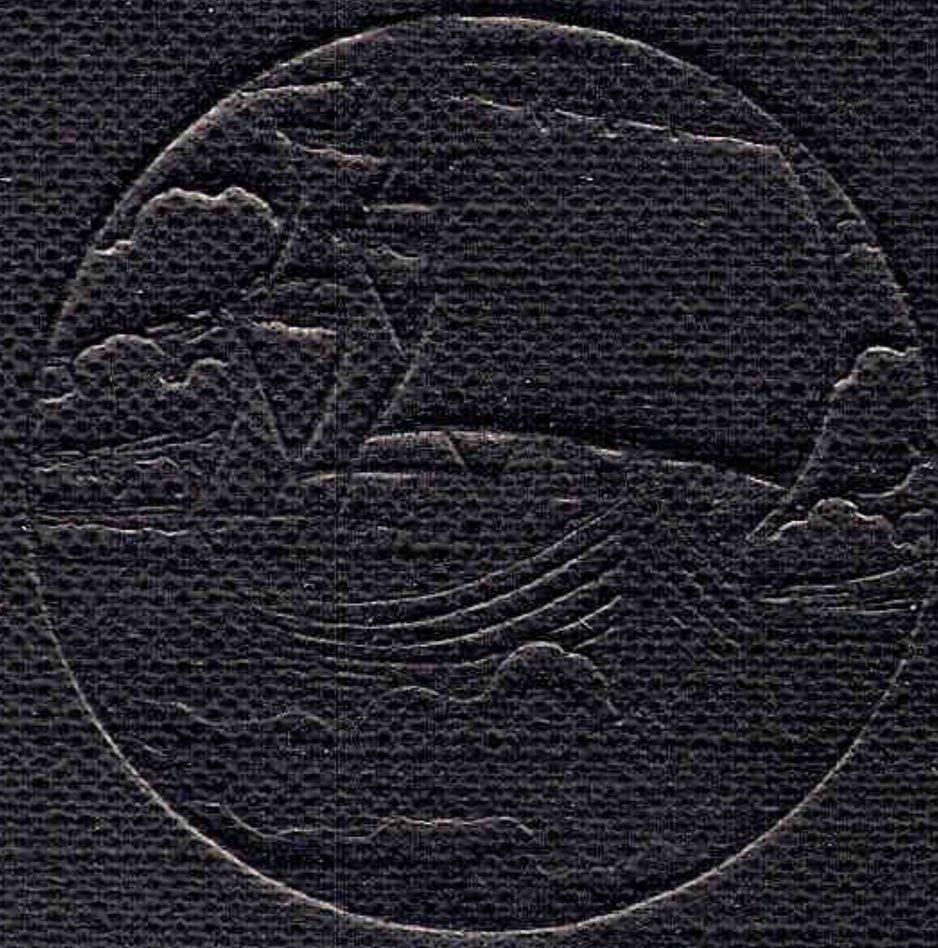
lt. Călin Eugen Botez
lt. Constantin Copaciu

albeața unui uniforme

Ministerul Aerului și Marinei



ABECEDARUL

MARINARULUI

LOCOTENENȚII
CĂLIN EUG. BOTEZ ȘI CONSTANTIN COPACIU
DIN MARINA REGALĂ

ABECEDARUL MARINARULUI

(MANUAL DE INIȚIERE MARINĂREASCĂ)

CU O PREFAȚĂ DE

CONTR'AMIRAL ALEXANDRU GHEORGHIU
SECRETAR GENERAL AL MINISTERULUI AERULUI ȘI MARINEI

DESENE DE

LITA BOTEZ ȘI LT. ION ZAHARIA

LUCRARE ÎNTOCMITĂ ȘI EDITATĂ PRIN ÎNGRIJIREA
MINISTERULUI AERULUI ȘI MARINEI

M. A. N.
ORIGINAL
MANUSCRIPTUL NEMODIFICAT

Amintirii lui Jean Bart (Comandor Eugen Botez) care a crezut cu tărie în viitorul Neamului pe ape, și a luptat o viață pentru sădirea aceleiaș credințe în toate sufletele românești.

TABLA DE MATERII

Pag.

Prefață XV
Omul și Apa 1
Cucerirea Apelor 6
Românii și Apele 17
Innotul, Armă Individuală 29
Noțiuni preliminare 30
Pluta pe spate 31
Respirația 32
Innotul pe spate 33
Innotul pe piept sau bras 35
Innotul Crawl (craul) 37
Sărituri 41
Startul 43
Intoarcerea 44
Salvarea dela înnec 45
Matelotaj și Nomenclatură 50
Năvile și ambarcațiunile 50
Matelotaj 50
Tabel de Noduri 59
Accesorii 64
Verbe uzitate în marinărie 66
Cum plutește o Navă 68
Imbarcațiuni cu Rame 71

Pag.

Barca 71
Ramarea 74
Godiare 76
Manevra Cârmei 77
Plecare 78
Acostare 79
Venire la o plajă 82
Tragerea la uscat 82
Remorcarea 83
Evitarea unui obstacol 84
Mersul prin treceri înguste 84
Trecerea unui fluviu sau râu 85
A urca sau coborî un curent 85
Manevra îmbarcațiunilor cu rame pe timp rău 86
Cu valuri din prova 87
Cu valuri din pupa 88
Abordarea unei coaste pe mare rea 91
Acostare la o navă 91
Canotajul, Sport complet 92
Skiful 92
Gigul 94
Rame 95
Vâslitul 96
Atacul 96
Tragerea prin apă 96
Degajarea 98
Revenirea înainte 99
Stilul Fairnbairn 99
Lăsarea și ridicarea dela apă 101
Echipajul 102
Coordonare 103

Pag.

Velele, Școala Naturii 104
Vela 104
Greement 105
Arboradă 105
Manevrele 106
Tipuri de greement 110
Manevre. Efecte propulsive 113
Efecte evolutive 115
Aliuri 118
Vânt strâns, vânt de bulină 118
Vânt travers 119
Volte 120
Imbarcațiuni cu o velă 121
Imbarcațiuni cu două vele 122
Imbarcațiuni cu trei vele 124
Plecări 125
Navigația în volte 130
Pana 131
Om la apă 132
Manevra pe timp rău 134
Intrebuințarea uleiului 136
Terțarole 137
Manevre cu ancore 138
Yachting 140
Yachturi de curse 141
Yachting de curse 146
Timp rău și accidente 147
Yachturi de crucieră 149
Yachting de crucieră 151
Imbarcațiuni cu motor 153
Motoarele interioare 154

Pag.

Motoarele exterioare 156
Imbarcațiuni cu motor 158
Ce motor să adopți 159
Manevre 161
Intoarceri în locuri strâmte 164
Plecări și sosiri 165
Manevre pe mare rea 166
Demontarea elicei 166
Caiacul și navigația pe râuri 167
Caiacul 168
Intreținerea 171
Clasificarea caiacelor 172
Manevre 173
Intoarceri și plecare 173
Mersul înainte 174
Mersul înapoi 174
Intoarceri 174
Deplasare laterală 175
Baraje 175
Transport pe cărucior 176
Navigația pe râu 177
Navigația cu vele 181
Navigația cu motor 182
Curse 183
Pe mare 183
Intreținerea Imbarcațiunilor 185
Regulamentul internațional pentru evitarea abordajelor ... 188
Reguli de drum 188
Reguli generale 188
Intre vase cu pânze 189
Intre vase cu vapori 189

Pag.

Focurile sau luminele de drum 190
Pe ceață 193
Semnale de primejdie 194
Regulamentul abordajelor practic 195
Semnale și legătura pe mare 198
Semaforul 201
Morse 201
Semnalizare submarină 203
Telegrafia fără fir 203
Pavilioane 204
Eticheta navală 207
Saluturile 208
Pavoazarea 209
Flamura 209
Ora în mare 210
Navigația 211
Declinația magnetică 218
Deviația 219
Convertiri 225
Deriva 227
Punctul navei 228
Relevmente 229
Punct cu un obiect 230
Punct cu două obiecte 231
Punct cu trei obiecte 231
Punct estimat 233
Farurile 234
Geamanduri 236
Radiogoniometrie 237
Hărțile marine 237
Navigația astronomică 239

Pag.

Stelele 244
Sfaturi privitoare la navigație 250
Busola 250
Hărți 251
Sonda 252
Cum măsori distanța la mare fără aparate 254
Coloana mării 255
Sfaturi generale 255
Tabele 257
Meteorologie 263
Brizele de mare 265
Vânturi locale 265
De-ale vremii (versuri) 269
Scara « Beaufort » 273
Cum se împart navele 274
Nave maritime 274
Nave de comerț 274
Nave de război 278
Nave fluviale 281
Nave de comerț 281
Nave de război 283
Gradele în marină 286
Oceanografie 289
Clasificarea mărilor 290
Despre întinderea mărilor și oceanelor 291
Adâncimea 292
Fundul mării și natura lui 293
Sedimente litorale 294
Sedimente abisole 294
Compoziția chimică a apei de mare 295
Fizica mării 295

Pag.

Intensitatea razelor solare 295
Ghețurile marine (Packeis și Iceberg) 296
Coloarea și transparența mării 297
Fosforescența mării 298
Mișcarea mării 299
Valurile 299
Hula 300
Flux și reflux (maree) 300
Curenți marini 301
Curenți orizontali 301
Curenți verticali 301
Transgresiunile oceanice 301
Ceva despre plantele și animalele mării 302

Autorități, asociații

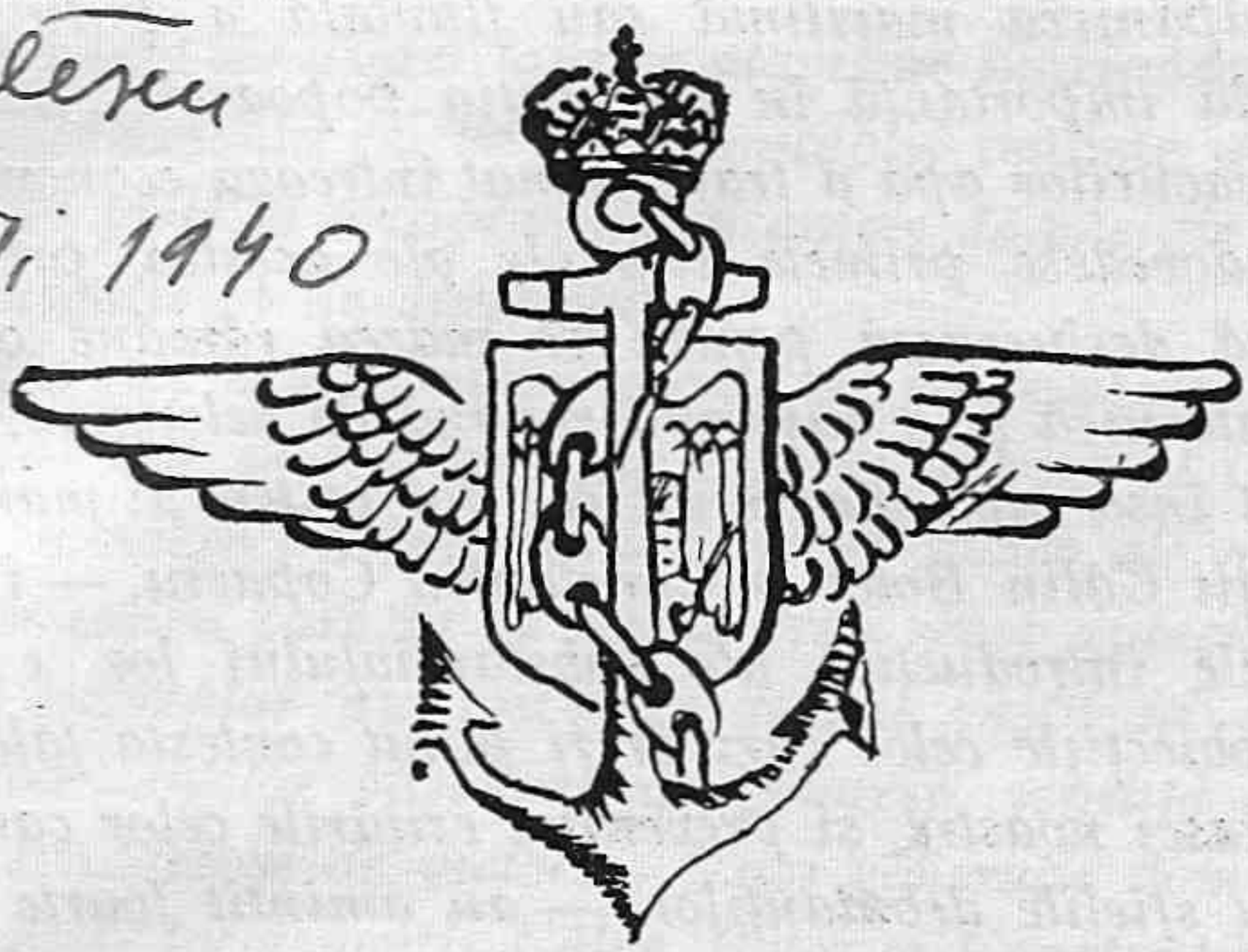
Autorități 304
Asociații 305

Table uzuale

Transformare de mile și kilometri 306
Transformare de metri în fathomi și picioare 307
Mile parcurse cu diferite viteze 308

Dicționar 310
Schițe, note, date utile 315
Bibliografie 319

S. Stelescu
Galați, 1940



PREFAȚĂ

Cartea aceasta, închinată apei, este dăruită de autori publicului românesc într'un moment când marea dobândește o tragică actualitate: necropolă de prestigioase cuirasate sau arteră retezată de pânda escadrelor, — apa își confirmă și în noul război milenarele ei virtuți de prosperitate și de viață. La noi, — ca și pe restul continentului, — privirile prind să se îndrepte astăzi spre litoral cu alte curiozități decât cele de până acum : marea a încetat de a fi doar acel peisagiu sublim din vremea romanticilor, — imensitatea întinsurilor lichide, bune doar să procure contemplației poetice nebulosul sentiment al infinitului. In clipele când, dealungul fiecărei frontiere terestre, zonele hotarnice ale Patriei își leagă pretutindeni brâie sdravene de tranșee, — popoarele descoperă cu tresăriri de bucurie sau de consternare că un război mai invizibil dar mai decisiv se poartă pe mișcătoarele tranșee ale undelor, și că marea poate deveni dela o zi la alta vrăjmașul cel mai tenace sau cel mai pizmuit aliat.

Dacă stăpânirea maritimă sau fluvială a putut dobândi o atât de vitală importanță în respirația popoarelor, este pentrucă dealungul veacurilor apa a transformat întreaga economie umană : este ceeace dovedesc primele capitole ale acestui prețios volum, — chemat să deslușească pentru ce marea rămâne omului și o sentinelă statornică și o supremă rezervă de belșuguri.

Au făcut însă ceva mai mult cei doi ofițeri ai marinei regale, — locotenenții Călin Botez și Constantin Copaciu, — într'un altul din capitolele introductive ale substanțialului lor « Abecedar » : anticipând obiecțiile celor cari ar fi putut contesta talentele marinărești ale rasei noastre, și prevenind ezitările celor cari se avântă spre larg cu sfielile debutanților, — au amintit foarte oportun că Voievodatele românești au stăpânit din veacuri vechi reputate schele fluviale, precedate și acestea dealungul țărmului dobrogean de străvechi cetăți maritime, găzduind o neîntreruptă viață marinărească.

Iată ceeace avem datoria de a sublinia în aceste cuvinte premergătoare, — iată ceeace ni se pare mai actual decât o banală recapitulare a importanței militare sau comerciale a desvoltării navale. Să nu ne intimideze amănuntul că literatura noastră populară, — dominată mai mult de apologia haiducească a frunzișurilor de codru sau de bucolica idilelor ciobănești, — e mai lipsită oarecum de poemul aventurilor de apă ; nici în tezaurul de balade al unei țări cu veche tradiție nautică și cu un vast imperiu colonial, — ca Franța, de pildă, — nu descoperim strofa sau viersul care să confirme acea mistică pasiune pentru valuri a marinarului Yann Gaos, atât de patetic povestită cândva de un poet ca Pierre Loti. A trecut vremea când referințele asupra mării erau cerute numai liricilor sau romancierilor, — unii pasionați de « invitații la călătorie » ceilalți înduioșați de naufragii ori de ghirlandele fosforescențelor lunare : în momentul în care ne restitue hrisoavele de secular datină nautică, — deslușind dela îndepărtații strămbuni

până la Românii de astăzi tainice atavisme marinărești, — autorii acestei pravile deschid pârtie unei concepții realiste *a mării, invitând tineretul țării la o captivantă ucenicie de energie și de tenacitate, de abnegație și de speranță.*

Navigația este o admirabilă școală de iscusință și de virilitate, — negreșit, — dar să nu limităm feericul orizont al largului insistând prea monoton asupra acestor virtuți stoice ale marinarului : depășind un cadru care ar fi părut prea sever didactic, — autorii prezentului îndreptar au fost deci fericit inspirați solicitând în sufletele adolescenților pasiunea de pitoresc, ispitită de aventură, dorința de evadare și de victorie. Unei generații dominate de năzuințe eroice, — locotenenții Călin Botez și Constantin Copaciu îi procură materialul, vocabularul și tehnica celui mai ispititor duel : sculele necesare pentru a domestici temutele tării ale valurilor, — secretul înfrățirii cu marea aceasta deopotrivă civilizată și sălbatecă, — vijelioasă câteva clipe după cea mai pacinică neclintire, organizată chiar în cele mai delirante frenezii...

Chiar cu mijloace precare, — omul isteț poate porni uneori izolat la asaltul pustiului transparent ; în flancul princiarului sport al yachtingului, — iată improvinzându-se din mărunte nimicuri dar cu inteligentă pătrundere navele celor mai puțin avuți, îngăduiți și aceștia să vâslească spre îmbălsămatele floride... Departe de țărm, — în universul de mistere și de surprize al largului, — camarazii legați prin fraternitatea bordului redescoperă întreg dramaticul sens al legământului de « echipă » ; este iarăși una din înaltele virtuți ale mării, — după ce notifică marinarului porunca de a se separa de cămin, impunându-i cea mai amenințătoare izolare, — să-i galvanizeze energiile în fuziunea cu celelalte suflete dela bord, antrenându-l în cea mai totală fraternitate.

« Abecedarul » locotenenților Călin Botez și Constantin Copaciu, — în capitolele lui atât de erudit și de metodic întocmite, — înlesnește chiar și celor mai depărtați de țărmuri putința de a se avânta

pe nestatornicul ogor al apei; dela lexicon până la legislația nautică, — trecând prin sectoarele înotului și canotajului, velelor și yachtingului, — volumul acesta rezumă o întreagă bibliotecă a marinarului, aceea pe care ne-o prezintă erudita bibliografie a autorilor. Nu au nevoie aci de note calificative, — ofițerii cari au întocmit volumul; nu va fi totuși cititor care să nu le recunoască la lectura acestei desăvârșite monografii ceva mai mult decât priceperea meșteșugului, și chiar decât pasiunea pentru carieră. In abundența referințelor, în arhitectura și clasificarea materialului, — respiră năzuința unui tineresc prozelitism, dorința de a iniția pe cât mai mulți compatrioți în tainele acestei îndeletniciri care este deopotrivă prilej de rafinată desfătare, cale de prosperitate etnică și baraj de siguranță militară.

Să nu exagerăm orgoliul mândrei noastre cariere, — dar fără nici un fel de exclusivism, să avem curajul de a destăinui actualei generații că evoluția contimporană o călăuzește spre o formă de existență uneori aventuroasă și eroică alteori, care este însăși viața de totdeauna a marinarului. Civilizația continentului nostru a putut străbate faze alternative de pacific confort și de alarmă tragică, — existența marinarului a rămas însă mereu același destin de bruscă separație și de neprevăzute întoarceri spre litoralul constelat de faruri. Totul s'a putut preface în cetățile terestre ale muritorilor, — marea însă singură nu s'a schimbat, rămânând să legene cu aceeași milenară melodie succesiunea perpetuă a generațiilor.

Neschimbată ca și marea, — dar ca și ea mereu bântuită de neprevăzut, — a rămas existența marinarului; nomad astăzi și mâine vremelnic readus la văpaia căminului, despărțit de pământul natal pentru a-i putea mai filial prețui priveliștile după o mai lungă separație.

Nu este însă aceasta, oare, chiar legea de viață a secolului nostru?... Imperativele Patriei poruncesc astăzi tuturor să se antreneze pentru alarma neprevăzută, — fiecare fiind în orice

moment pregătit să pornească spre un tainic sector de front, ignorând și durata misiunii și clipa întoarcerii.

Inutil să mai întârziem întrebându-ne dacă asistăm la o renaștere a virtuților abandonate, sau la osânda unei generații de jertfă ; viitorul va decide dacă ursita aceasta rămâne demnă de compătimire, sau dacă generațiile următoare vor veni să invidieze epica încordare a acestui prezent devastat de mitralii.

In anii aceia, când copiii își vor putea silabisi cuminți lângă mame slovele abecedarelor, mulți dintre ei vor visa poate la vremurile acestea ale noastre, când înaintașii dormeau tot atât de precar ca și marinarul în hamac, lângă dispozitivul gata întocmit pentru plecare.

Atunci ca și astăzi, — pentru temperamentele pasionate de inițiativă, — vor prinde însă să murmure apelurile cestuilalt « Abecedar », al marinarului : singurul care dealungul deceniilor și al veacurilor învață cum să te desparți senin de comorile pământului, dacă ți-ai surprins în conștiință chemarea ancestrală, dacă te îndeamnă spre larg ispita vrăjilor astrale...

C. Am. Decorei Organum

OMUL ȘI APA

Din fața pământului, trei sferturi, fără a mai socoti râurile, fluviile, lacurile și ghețarii, sunt ocupate de apa mărilor și oceanelor și numai un sfert de uscat.

Cum s'a format, de unde a venit și ce rol joacă în viața planetei noastre, în viața ființelor ce o locuiesc, în viața noastră de oameni, această cantitate de apă?

La atâtea scurte și chinuitoare întrebări o mare și nesfârșită mulțime de răspunsuri, la fel de diferite și de întinse ca și însemnătatea tuturor problemelor ce ni le pune apa.

Ca pentru alte multe taine ale Naturii, pe care nu a putut să și le lămurească cu desăvârșire, Omenirea a recurs, spre a-și explica nașterea pământului, de care e strâns legată și apariția apei, la o ipoteză, la o părere, bună atât cât fapte noui, dovezi noui trase din legile neclintite ale Firii de cercetători neobosiți, nu o vor desminți sau nu o vor întări pentru a deveni o certitudine.

Ipoteza de care ne servim azi pentru a ne explica nașterea pământului și a apelor dela fața lui, este cea făcută de învățatul francez Laplace la începutul veacului trecut.

După această ipoteză, pământul era la început o nebuloasă cu elementele din care se compunea aranjate astfel, încât cele

mai grele, metalele, se găseau spre centru, iar cele mai ușoare, gazele, mai în afară, la suprafață.

La început nebuloasa aceasta era la o foarte mare temperatură, iar materia era foarte rară, cu o mică densitate.

Cu timpul, nebuloasa pierzând din căldură, prin radiere și ncepând și materia ei să se condenseze, temperatura a mai scăzut, și straturile dela suprafață s'au prins, au devenit solide.

Această scoarță solidă era compusă din: sodiu, potasiu, siliciu, aluminiu, magneziu, tocmai elementele ce și azi compun cea mai mare parte din corpurile dela fața pământului.

Temperatura scoborînd mai departe și gazele ce învăleau scoarța solidă începând a se combina între ele, hidrogenul împreună cu oxigenul au dat apa sub formă gazoasă, vaporii de apă.

Când temperatura a scăzut sub 360°, temperatura critică, deasupra căreia nu se poate găsi apă în stare lichidă, apa aceasta s'a condensat și a început să cadă sub formă de ploaie fierbinte pe fața solidă a pământului, spălând-o și strângându-se apoi în toate crăpăturile și depresiunile acestei scoarțe.

Cum temperatura pământului s'a păstrat destul timp ridicată, și apa strânsă la fața lui și-a menținut temperatura. Ori, se știe că cu cât apa e mai caldă cu atât mai bine dizolvă corpurile solubile ce vin în atingere cu ea. Apa aceasta primitivă cu o temperatură înaltă, a disolvat în măsură mai mare sau mai mică cantități din toate corpurile ce constitue scoarța planetei.

Aceasta este cauza pentru care găsim în apa de mare cantități mari sau numai urme din toate aceste corpuri.

Se mai admite că în atmosfera din acea vreme se afla anhidridă carbonică precum și clor sub formă de acid clorhidric. Acesta antrenat de ploaie și acționând asupra sodiului aflat la fața pământului a dat sarea ce s'a dizolvat în apa ce acoperea pământul.

Prima apă deci de pe fața planetei a fost apa sărată, mările.

Mai târziu, mult mai târziu, când scoarța s'a consolidat bine și s'a înălțat din apa oceanelor, temperatura a scăzut și s'a stabilit un echilibru între fața pământului și atmosfera de deasupra, au luat naștere și apele dulci din ploile și zăpezile căzute prin condensarea norilor compuși din apă evaporată de căldura soarelui la fața mărilor.

Aceste ploi și zăpezi dau naștere la izvoare, râuri, fluvii și lacuri ce alimentează din nou mările, făcându-le să recâștige apa pierdută prin evaporare. Apa prin necontenita ei mișcare este cea care a modelat fața pământului așa cum o vedem astăzi și care continuă sub ochii noștri să o schimbe.

Ea a croit văile și câmpiile, a săpat golfurile, a despărțit unele insule de uscat și a unit uscatul la insule; mușcând dintr'un loc, depunând în altul, ea este principiul viu, în continuă mișcare a pământului, arhitectul de fiece zi al planetei.

Apa e cea care hotărăște clima, timpul și vegetația prin prezența sau prin lipsa ei, prin abondența sau raritatea ei, prin temperatura, mișcările și compoziția corpurilor ce ține prizoniere, prin legile și chiar capriciile ei.

În mare a apărut mai întâi viața atunci când apa ei a scoborît sub temperatura de 50°. Într'adevăr, numai sub această temperatură a putut apărea prima coagulare albuminoidă ce printr'un proces evolutiv, pe care nu-l cunoaștem perfect, a ajuns la elementul organizat sau **celula.**

Acest prim element organizat, această celulă apărută întâi în apa mării, este strămoșul tuturor viețuitoarelor de pe pământ.

Cu timpul celula aceasta s'a complicat, au apărut ființe compuse din mai multe celule, infuzorii, foraminifere, crinoide, moluște, pești. Marea și azi ne păstrează, prin marea varietate a viețuitoarelor ce o populează, aproape neștirbit întregul lanț

al evoluției, lanț căruia îi lipsesc până la om câteva zale, din strămoșii săi pământeni însă.

Probe tulburătoare avem care ne dovedesc originea noastră marină, comună cu a tuturor viețuitoarelor ce azi locuesc uscatul. Caracterul principal constă în aceea că orice ființă a păstrat în corpul său un lichid sărat, în care se află scăldate organele sale.

Sângele unui animal ca și al unui om poate fi, în parte, înlocuit fără primejdie, și în unele cazuri e necesar, cu apă de mare diluată, deși aceeași înlocuire, făcută cu apă dulce, produce moartea imediată a animalului.

Acest fenomen se explică prin ipoteza că primele celule apărute în apa mării s'au format când salinitatea mării era de numai 8 gr. la litrul de apă și temperatura de 40°.

Mai târziu, prin evaporare, apele au scăzut, salinitatea s'a mărit, primele petece de uscat s'au înălțat la fața apei.

La gurile fluviilor ce au apărut apoi, s'au ivit viețuitoarele ce fac trecerea între animalele marine și cele de apă dulce și de uscat.

Până azi încă, apa este elementul în care viața e cu mult mai bogată, care conține cu mult mai multe ființe ca celelalte două medii la un loc, uscatul și aerul.

Deși omul e o ființă ce a apărut pe uscat și este făcută să trăiască pe uscat, e înzestrat cu calități deosebite pentru a înfrunta mediul lichid.

Deși este singura ființă ce nu știe a înnota din instinct, odată învinsă frica de apă, de altfel comună la toate animalele de uscat când dau ochii prima oară cu ea, omul poate ajunge la rezultate, ușurate de conformarea sa, ce nu le ating niciunul din animalele de uscat, special adaptate traiului în apă.

Și aceasta exclusiv prin forța sa mușchiulară, favorizată de conformația excepțional adaptată pentru înnot.

Apa constitue pentru om și unul din elementele esențiale vieții, trecând chiar înaintea oricărui alt aliment solid, constatându-se că omul poate rezista la foame cam de zece ori mai mult timp decât poate rezista la sete.

Apa îl hrănește, oferindu-i una din cele mai sănătoase și substanțiale hrane. Tot ea îl înviorează, îl regenerează, îl tămăduește și-l oțelește pentru greaua luptă a vieții.

Nu e de mirare deci, legătura dintre om și apă, nu e de mirare emoția ce totdeauna îi provoacă, nu e de mirare truda neostenită de a-i pătrunde tainele, de a-i smulge secretele.

Față de pământul neclintit, static, mort, marea a reprezentat pentru om totdeauna elementul în mișcare, dinamic, viu. De aceea niciunul din lucrurile fără suflet, n'a fost mai mult înzestrat de oameni, cu unul, personificat, ca marea. Niciunul căruia să i se fi atribuit atâtea calități și defecte, capricii și judecată.

A fost numită bună, sălbatecă, crudă, dreaptă, răzbunătoare, miloasă, perfidă, după rolul pe care neliniștea sa necontenită a făcut-o să joace în interesele oamenilor. Ca niciun alt element, cei vechi au populat-o cu zei și semizei, demoni și animale fabuloase ce avea atribuțiuni precise în viața lor zilnică.

Din spuma mării s'a născut Afrodita, din mare răsărea și în ea apunea Helios, soarele.

Un lucru, un fapt palpabil, l-a învățat omenirea din vecinătatea ei cu apa. Că apa e viața însăși.

Ea este asigurarea vieții pentru copilul plăpând al orașelor adus la țărmul ei să-și întărească trupul la razele binefăcătoare ale soarelui; ea este școala vieții pentru tânărul ce-i încearcă unda vie, și-și călește voința și trupul înfruntând vântul și valul ea este regenerarea vieții pentru omul matur ce-i înfrânge capriciile și-i primește alintările; ea este prelungirea vieții pentru bătrânul ce-i cunoaște liniștea și sbuciumul, ce-i pătrunde înțelesul.

CUCERIREA APELOR

Ca multe alte mari cuceriri ale omului, care nu sunt datorite nici curiozității, nici plăcerii, nici mărinimiei sau iubirii de aproape, și navigația, plutirea pe apă, nu-și are începuturile decât în nevoie. Numai ea l-a învățat pe om să întrebuințeze, pentru a pluti pe elementul ce până atunci nu-l putea înfrunta decât înnot, prima navă, butucul de lemn. Nevoia de a trece apa în căutarea hranei, nevoia de a comunica cu semenul său de pe celălalt mal spre a face față primejdiei comune, nevoia de a scăpa urmăririi unui animal dușman. Probabil că n'a descoperit darul ascuns al butucului de a-l ține la fața apei decât cu prilejul unei inundații când instinctul mântuirii l-a făcut să-și strângă degetele pe primul obiect ce plutea la îndemâna ființei sale în luptă cu moartea. Plutirea a fost o necesitate, nu numai o descoperire fericită ca focul, fierul sau grâul, o necesitate mai poruncitoare acolo unde împrejurările au făcut pe om să-și clădească adăpostul pe piloți, precum și acolo unde lipsa hranei, l-au făcut să și-o caute în sânul apelor.

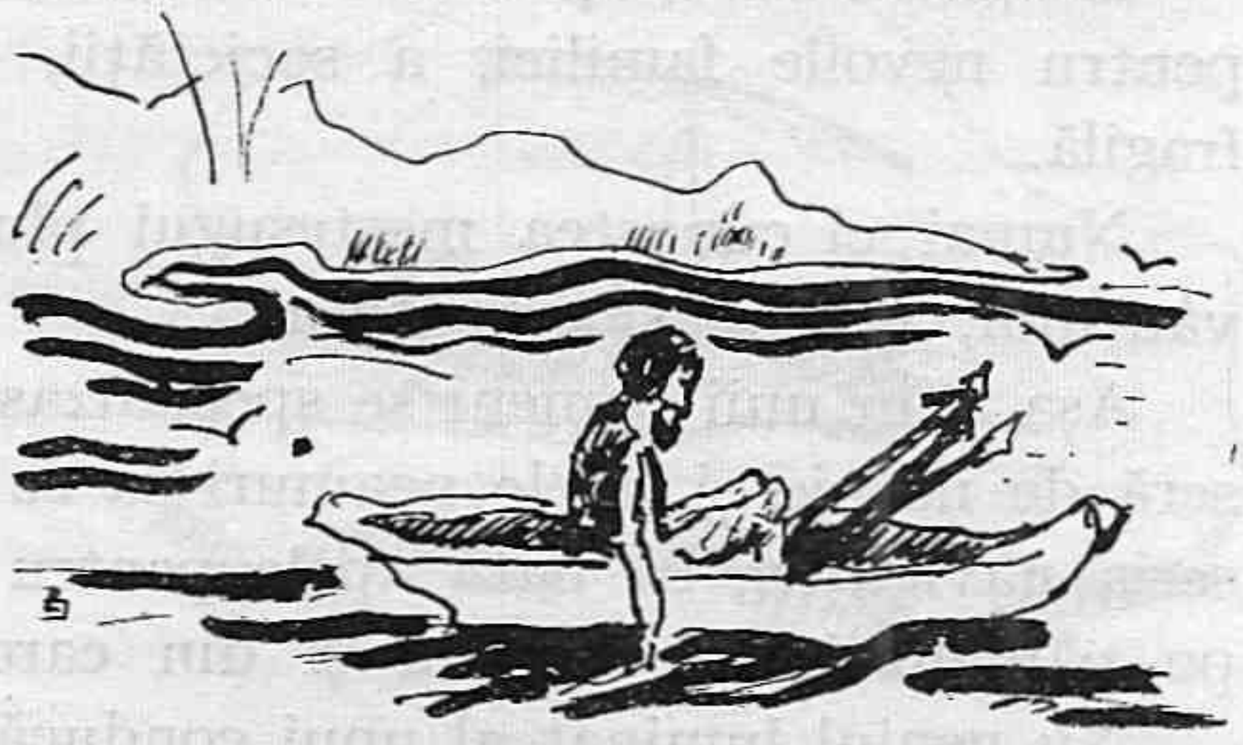
Călare pe butucul său, scăpat de grija menținerii la suprafață, omul descoperi curând proprietatea mâinilor și picioarelor care mișcate în apă îl mută cu butuc cu tot de la un loc la altul. Mai curând sau mai târziu în mișcarea aceasta se ajută

cu o ramură, un băț pe care lățindu-l la un cap, creează rama, vâsla, primul propulsor.

Vânătorul învățând să se țină la suprafața apei, devine pescar. Acesta își îmbunătățește butucul ascuțindu-l la cap, scobindu-l pentru a nu mai trebui să stea călare pe el, pentru a-și putea lua cu el produsul pescuitului sau copilul pe care să-l învețe meseria.

Instinctul plutirii se transformă în arta plutirii pentru a deveni mai târziu, mult mai târziu, știința plutirii.

« Navigația e cea mai veche artă. Nava este primul vehicul al civilizației, barca e mai bătrână decât carul, ce nu a apărut decât după născocirea roții » [1]).



Prima navă.

Cu timpul, după sute, sau poate mii de ani, omul a descoperit că vântul îl ajută sau îl împiedică în plutitul său pe ape, după cum îi este favorabil sau contrar. Unul din marinarii preistorici și-a scos blana ce-i încingea coapsele și a ținut-o în sus cu brațele întinse.

Barca a pornit singură. Se născuse pânza, vela, ce stăpână a rămas apoi pe întinsul apelor până la mijlocul veacului trecut.

Mulțumită velei omul scăpa de nevoia de a-și întrebuința puterea spre a se mișca dela un loc la altul. Prin mijlocirea

---

[1]) Jean Bart.

ei, puterea vântului lucrează pentru el, permițându-i să-și vadă, în timpul drumului pe apă, și de alte treburi.

Vela aceasta, la început fixă, întinsă de o vergă, a devenit mobilă în jurul catargului; omul s'a putut avânta pe ape, nepăsător de unde bate vântul, știind că printr'o anumită așezare a velei lui tot se poate reîntoarce la mal.

Acum că avea un mijloc oarecum perfecționat pentru mersul pe ape, și acest mijloc cerea pentru cei ce-l întrebuințau un număr de cunoștințe deosebite, un timp în care să-și îngrijească acest nou vehicul, să-l îmbunătățească.

A apărut omul specialist în mersul pe ape, marinarul care, pentru nevoile familiei, a societății, conducea pe ape barca fragilă.

Numai el cunoștea meșteșugul plutitului, tainele pânzei, vântului, valului și curentului.

Așa cum unii oameni se specializaseră în meseria asta ajunseră de nevoie și unele neamuri să se ocupe mai mult de meseria navigației, să bată apele pentru celelalte neamuri legate pe pământul ce-l locuiau și din care-și trăgeau hrana.

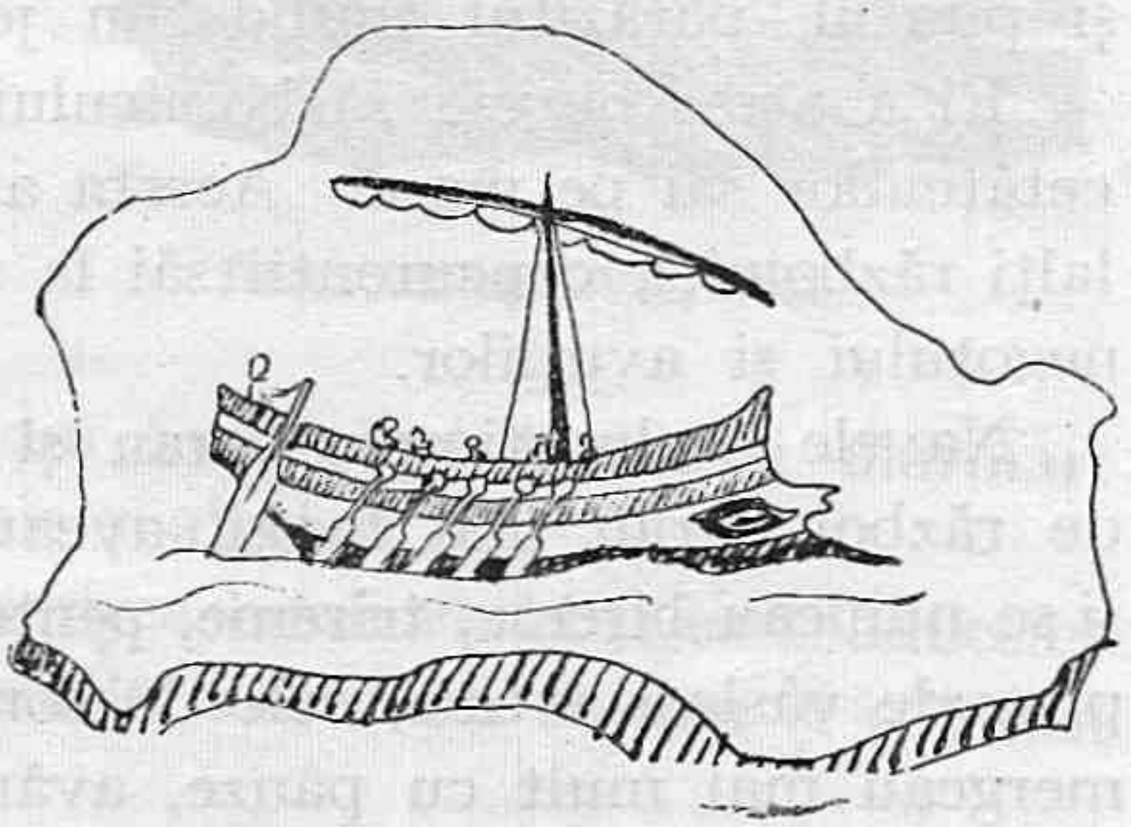
Nu geniul luminat al unui conducător, nici dorința de noui orizonturi i-a împins pe Fenicieni, primul popor de marinari, să-și caute norocul pe mare. Sărăcia țărmului îngust dintre munții Liban și Mediterana, în care îi împinsese împrejurările i-a făcut să se avânte, întâi probabil cu inima strânsă, pe marea ce se deschidea liberă înainte. Experiența mării i-a învățat să-și clădească cetățile pe insule, să-și înjghebeze corăbii, să-și înființeze colonii, să-și lege în sfârșit soarta lor ca națiune de puterea lor pe mare.

Marea i-a făcut întreprinzători și isteți, curajoși și șireți, negustori îndemânatici și marinari încercați.

Lucrurile la fel s'au întâmplat cu Creta, cetățile grecești, Cartagina, mai târziu cu alte țări sau simple orașe, pe care lipsa

unui pământ rodnic, le-a silit să-și tragă mijloacele de trai din cărăușie pe căile mării, lucru ce însă le-a pus în măsură să joace rol strălucit în Istorie și să dispute stăpânirea bogățiilor lumii, unor țări mult mai avute în pământ și locuitori.

Expediția Argonauților, Iliada și Odiseia sunt cele trei jurnaluri de bord ale lumii vechi, icoane colorate viu a înfiorării omului în fața tainelor încă nepătrunse ale mării, a luptei duse cu natura pentru ghicirea ei, a primului război pentru stăpânirea căei libere pe mare.



Corabia Argo.

Când oamenii au izbutit să pătrundă darul minunat al vântului și proprietatea neprețuită a cârmei, când destul de iscusiți în meseria plutitului au ajuns să-și citească drumul pe ape cu ajutorul soarelui și stelelor, a fost posibil și comerțul, negoțul adevărat, nu schimbul modest și mărginit al omului abia eșit din primitivitate.

Pentru timpurile acelea cu pământul acoperit de păduri nesfârșite, fără drumuri, cea mai ușoară cale, singura cale, nu era decât râul, fluviul, drum care merge, tras de mâna lui Dumnezeu la îndemâna omului. Navigația pe aceste râuri și fluvii și apoi pe mări, a îngăduit să se desvolte comerțul ca mijloc de progres și civilizație, ca îndemn de multe meserii, îndetelniciri și industrii, ca izvor chiar al curiozității și lăcomiei omenești, comerțul iscoditor de izvoare noui de îmbogățire.

Numai comerțul acesta pe mare a adus la îndestularea neamurilor ce-l înfăptuiau, le-a scăpat de grija poruncitoare a hranei de pe o zi pe alta, îngăduindu-le să-și întoarcă gândurile și spre ocupațiile sufletești, făcând să înflorească acolo arta, să apară dorința unei vieți din ce în ce mai ușoare și mai îndestulate.

Pe urma marinarului negustător, ce pe acele vremuri era și explorator, călător iscoditor de noui bogății a pământului, de noui locuri de desfacere, de noui căi de comunicație, a apărut și piratul, parazitul trăind din jefuirea primului.

El a atras nevoia războinicului, apărătorul intereselor concetățenilor săi pe mare. Acesta a avut apoi de luptat cu ceilalți războinici, concurenții săi la stăpânirea căilor mării, căile negoțului și avuțiilor.

Navele acelor timpuri erau și cu rame și cu pânze. Cele de război erau mai lungi, aveau aceste amândouă mijloace și se numeau **bireme, trireme, pentere** după câte rânduri suprapuse de vâslași aveau; cele de comerț, mai scurte și mai late, mergeau mai mult cu pânze, având echipaje prea mici ca să le miște cu ramele atunci când nu sufla vântul. Luptele se dădeau ca pe uscat, navele lipindu-se una de alta. Navigația nu se făcea decât în lunile frumoase de vară.

Încet, soarta cetăților s'a legat din ce în ce mai mult de însemnătatea legăturilor lor cu marea. Mărirea și căderea, puterea și ruina, bogăția și sărăcia au depins numai de modul cum au știut să se slujească de mare.

Marea a făcut puterea și strălucirea Atenei și Corintului, Rodosului și Cartaginei, Alexandriei și Bizanțului.

Pe mare, la Salamina, unde flota grecească a învins flota Perșilor, s'a jucat soarta civilizației apusene.

Pe mare a trebuit întâi să înfrângă Roma Cartagina, spre a-și croi destinul ei de imperiu mondial.

Pe mare, la Actium, și-a încheiat ființa, domnia milenară a Egiptului.

După ce împărăția Romei s'a prăbușit, pe valurile albastre ale Mediteranei s'au ivit, venind din cețurile nesfârșite ale Scandinaviei, bărci lungi și agere cu rame și pânză mare, mânate de oameni blonzi și voinici, marinari călițiîn furtunile Oceanului și a Mărilor de Nord. Erau Vikingii, cavalerii normanzi ai mărilor.

Barcă vikingă. VIII veac.

Cam odată cu ei apărură alți oaspeți, aceștia din Sud, și ei încercați marinari și în deosebi tari în astronomie și algebră.

Erau Arabii, porniți la cucerirea lumii vechi și cari aduceau experiența câștigată pe întinsurile Oceanului Indian și a Mării Roșii.

Ca în niciun alt domeniu de activitate omenească îmbunătățirile aduse navigației au fost rodul experienței și cunoștințelor tuturor popoarelor.

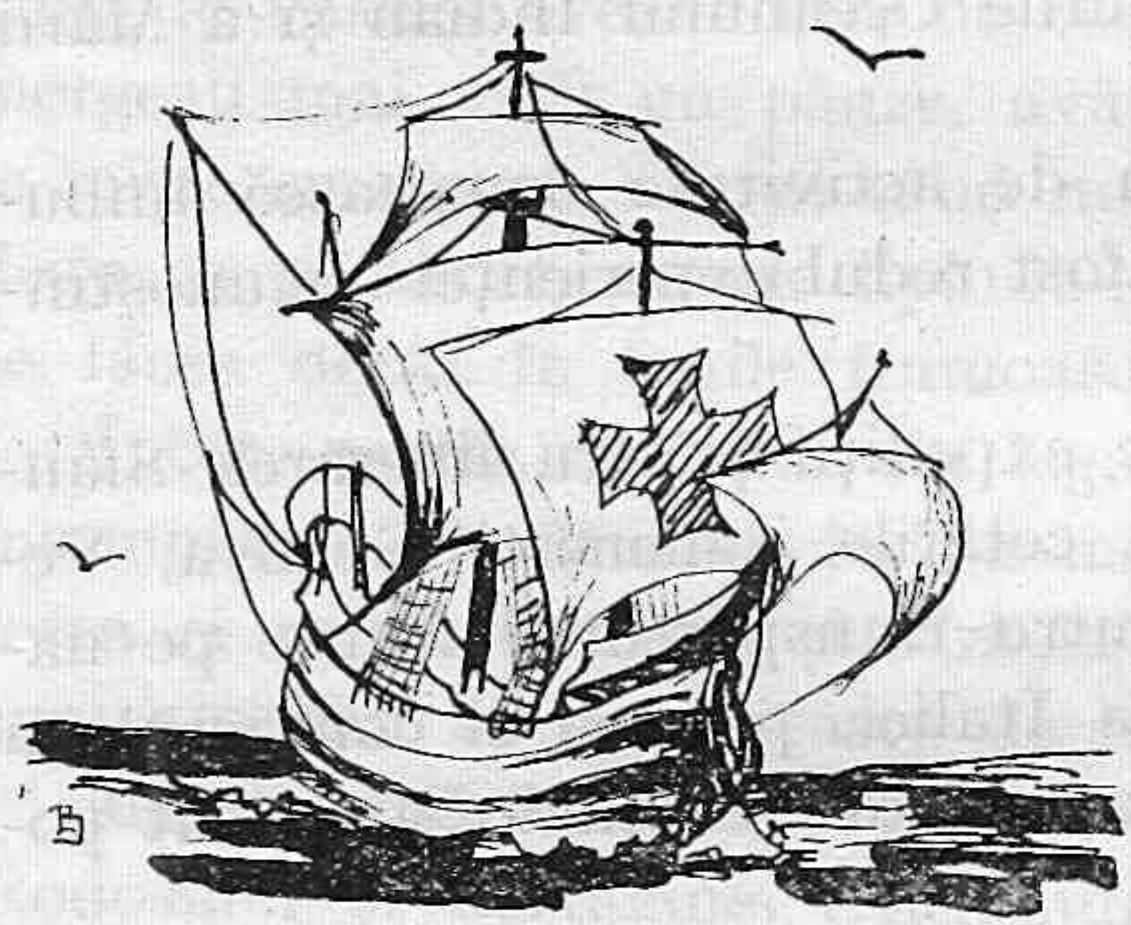
Cruciadele, acele nesfârșite expediții pentru liberarea Sfântului Mormânt, au îmbogățit cetățile italienești Genova, Veneția, Pisa, cu banii luați pentru transporturile făcute pe navele lor. Această îmbogățire a Italiei, precum și contactul cu artele Orientului, tot în urma acestor cruciade, au făcut posibilă Renașterea.

O jucărie, pe care de mult o cunoșteau Chinezii, compusă dintr'un ac magnetic ce așezat pe un picior se 'ntoarce totdeauna într'o singură direcție, spre Nord, adusă în Europa probabil de marinarii arabi, duse la construirea busolei, care

permitea navigatorilor să poată urma un anumit drum pe mare.

Stăpâni pe această prețioasă sculă ce-i libera de nevoia de a ține ca până atunci drumul pe lângă țărm, și lacomi de a pătrunde pe noui căi, cele vechi fiindu-le închise de năvălirea musulmană, la bogățiile legendare a Orientului, navigatorii Portughezi și Spanioli, urmați apoi de cei ai altor popoare, se avântară pe Oceanul plin până atunci de taine. Bartolomeu Diaz și Vasco de Gama găsiră drumul Indiilor ocolind Africa pe la Sud; Columb descoperă America voind să găsească un drum tot la aceste dorite Indii, mergând spre apus; Magellan făcu primul ocol al pământului, demonstrând astfel că e rotund. Ei și mulți alții veniți după ei pe căile mării, înfruntând moartea și multe primejdii necunoscute, împrăștiind beznele țesute de neștiință și legendă, au luminat Omenirii toate ungherele locuinței sale.

Pe căile mării au venit în lumea veche cartoful și mătasea, curcanul și vanilia, porumbul și tutunul, cauciucul și piperul.



Caravelă XV veac.

Tot pe mare s'au adus emigranții ce au populat lumea nouă cucerind rasei albe un nou continent.

Corăbiile, pe care le cereau astfel de drumuri lungi și grele, se făceau din ce în ce mai mari, mai înalte, nu mai aveau rame deloc, în schimb își înmulțeau cât mai mult pânzele. Ele se numeau **caravele, galioane, nave** și difereau ca detalii dela țară la țară.

Nevoia aceasta de a putea ține piept mâniilor Oceanului și apariția tunului ca armă de războiu, a făcut să decadă și rămână numai în mările mărginite, ca Mediterana, **galera,** stăpâna de până atunci a undelor mișcată mai mult de rame și putând să ia numai câteva tunuri la bord.

Căile noui ale comerțului croite acum pe oceane și stăpânite de Spanioli și Portughezi au adus la sărăcirea treptată a cetăților italiene, fără acces ușor la ele, au adus la ivirea unor noui concurenți în persoana Englezilor și Olandezilor.

Galeră.

Spre a scăpa de aceștia, cucerind Anglia, Filip II regele Spaniei adună cea mai mare flotă a acelor timpuri, Invincibila Armada, flotă însă ce sfârși scufundată și risipită de furtuni.

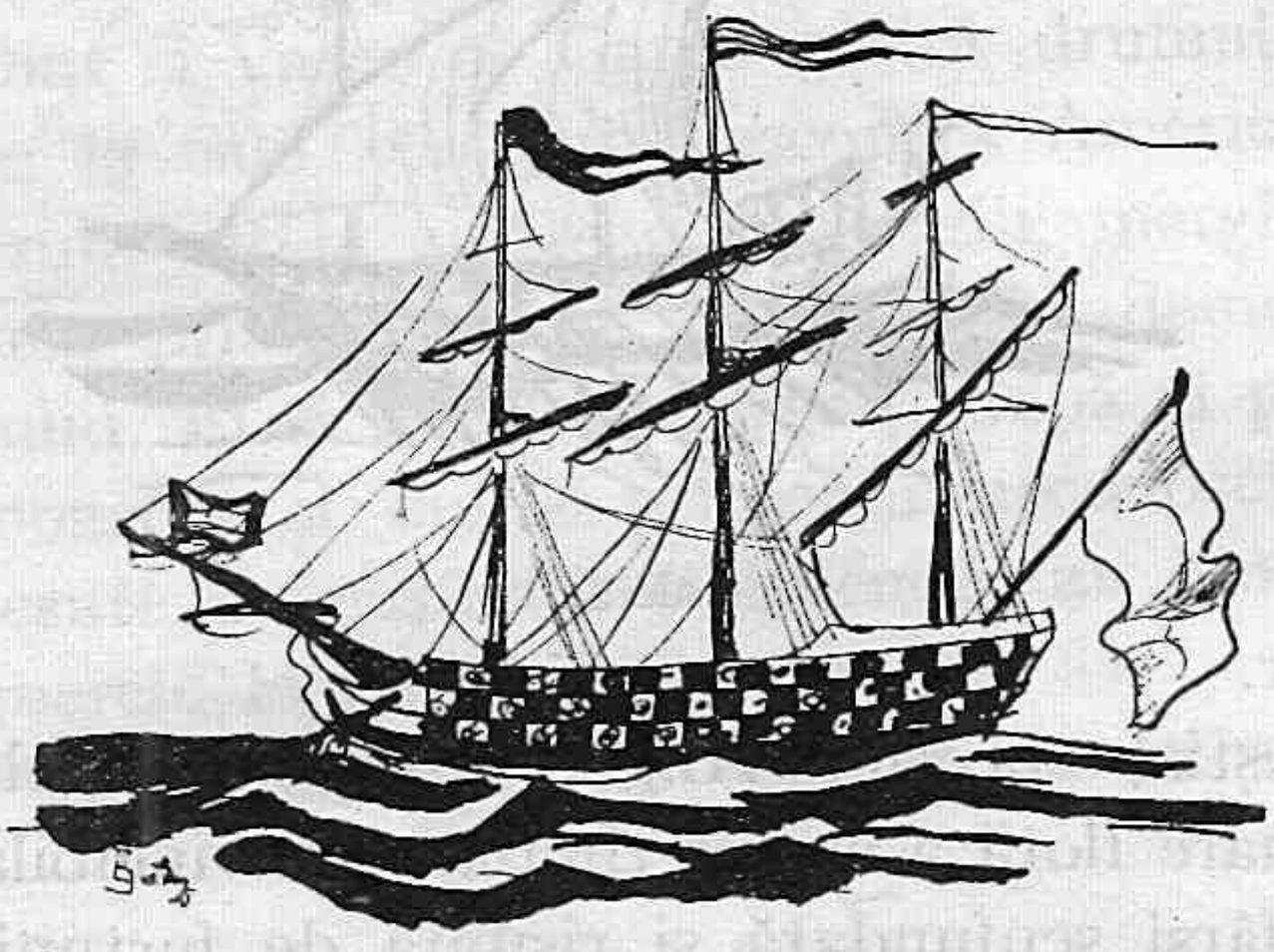
Spania decade și locul îi este luat de noile țări maritime din Nordul Europei, Anglia și Olanda.

Acestea la rândul lor se iau la luptă pentru stăpânirea mărilor și la mijlocul veacului al XVII-lea țărmii Mării Nordului văd bătălii la care iau parte sute de corăbii.

În cele din urmă Olanda e silită să lase Angliei întâietatea pe mare. Acesteia i se ridică curând în față un nou rival, în persoana Franței, ajunsă sub Ludovic al XIV-lea, cea mai puternică țară din Europa.

Un duel de un veac și jumătate pune în față puterea maritimă și puterea continentală, Anglia și Franța, duel cu înclinări a balanței când pentru una, când pentru alta, până la căderea lui Napoleon, în zorii celui de al XIX-lea veac, care consfin-

țește Anglia ca stăpână a mărilor. Această stăpânire ce a păstrat-o până azi și care n'a mai încercat decât Germania în Războiul cel Mare să i-o răpească, n'a fost pentru Englezi un simplu dar al Norocului ci, mai cu seamă, prețul unei politici înțelepte în timp de pace și a unor aprige lupte în timp de război, izvorîte din înalta înțelegere a rosturilor apei în viața popoarelor de care s'a arătat pătruns acest popor în tot cursul istoriei sale.



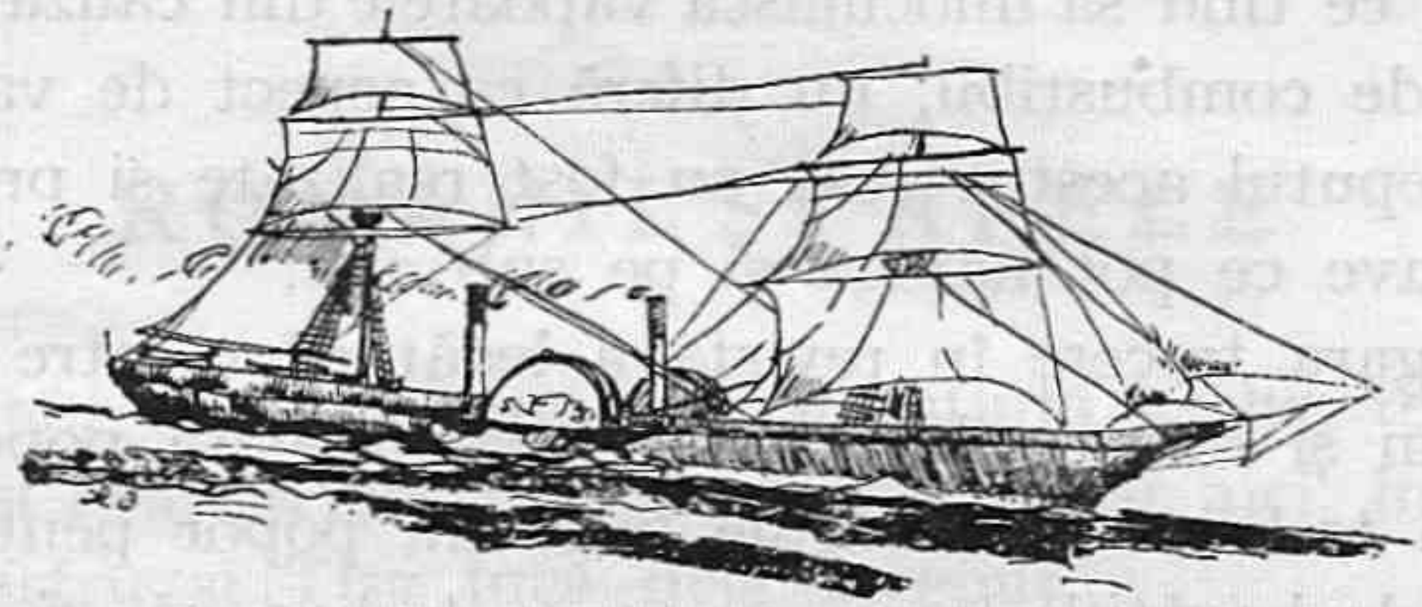
Navă cu trei punți XVIII veac.

Cu scurgerea timpurilor și vasele s'au perfecționat mulțumită navigației ce se făcea din ce în ce intensă și mai depărtată. Corăbiile au ajuns să ție din ce în ce mai bine la mânia furtunilor, au căpătat mai multe punți, încărcate cu tunuri, ajungând până la peste o sută.

Nave cu trei punți, cu două, fregate, corvete, brickuri, erau numele ce căpătau diferitele tipuri de corăbii după mărimea și așezarea pânzelor lor. Meseria marinăriei câștigă mult în acea epocă și temelia cunoștințelor noastre de azi în navigație și geografie își are originea în descoperirile acelor vremi. Tot pe timpul ultimelor lupte ale Angliei cu Napoleon pentru stăpânirea lumii, unui American numit Fulton, venit după alți înaintași mai nenorocoși, îi veni ideea să pună la o barcă o roată de moară mișcată de o mașină de aburi ce tot pe atunci fusese mai întâi construită.

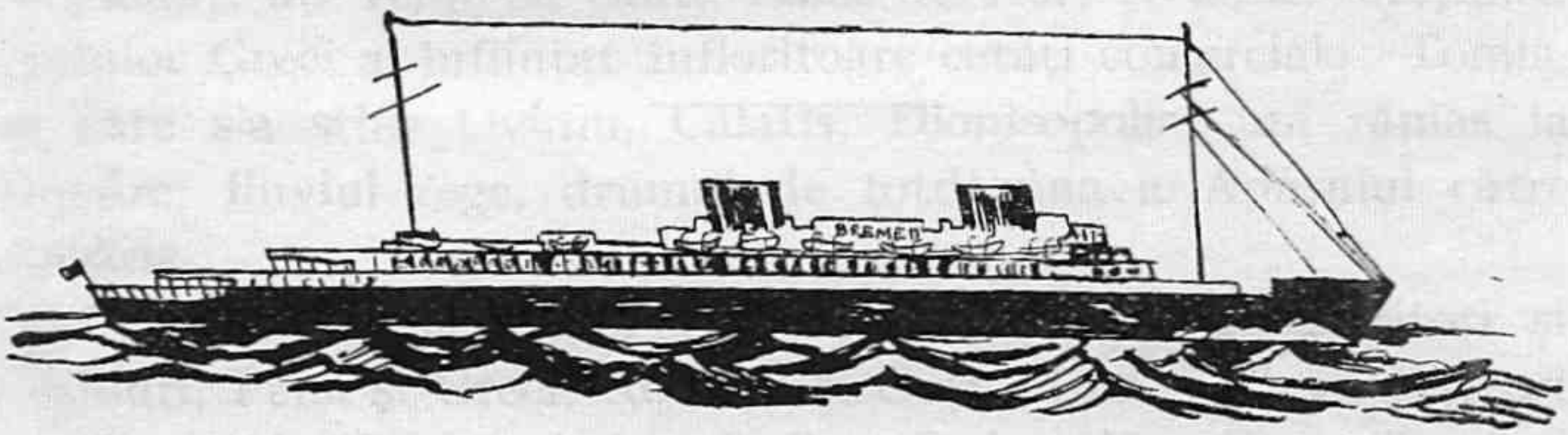
Sub învârtirea roții de moară, barca porni fără să ție seamă dacă e sau nu vânt și de unde bate. Se născuse primul vapor.

Marinarii, neîncrezători întâi în posibilitățile nouei născociri, nu voiră a renunța complect la pânze, cum de altfel se întâmplase și când au trecut dela rame la pânze, și navele veacului XIX avură astfel pânze și mașină. Acestea se perfecționară, roata de moară, **sbatul** dela început, fu înlocuit prin **elice**, și rămase să fie întrebuințat numai la vapoarele de fluvii.



Vapor mixt veac XIX.

Treptat, treptat, vapoarele înlocuiră cu totul corăbiile, întâi pentru navele de război, apoi pentru cele de comerț. Siguranța, regularitatea, iuțeala și economia de timp făcură să fie preferate



Transatlantic modern.

economiei de combustibil ce aduceau corăbiile. Acestea au rămas numai pentru transporturi pe distanțe scurte, pentru pescuit,

pentru sport și plăcere și pentru vasele școală pe care își face ucenicia viitorii marinari. Căci școala adevărată a mării, școala vântului, școala valului, nicăeri nu se face mai bine ca la bordul unei corăbii.

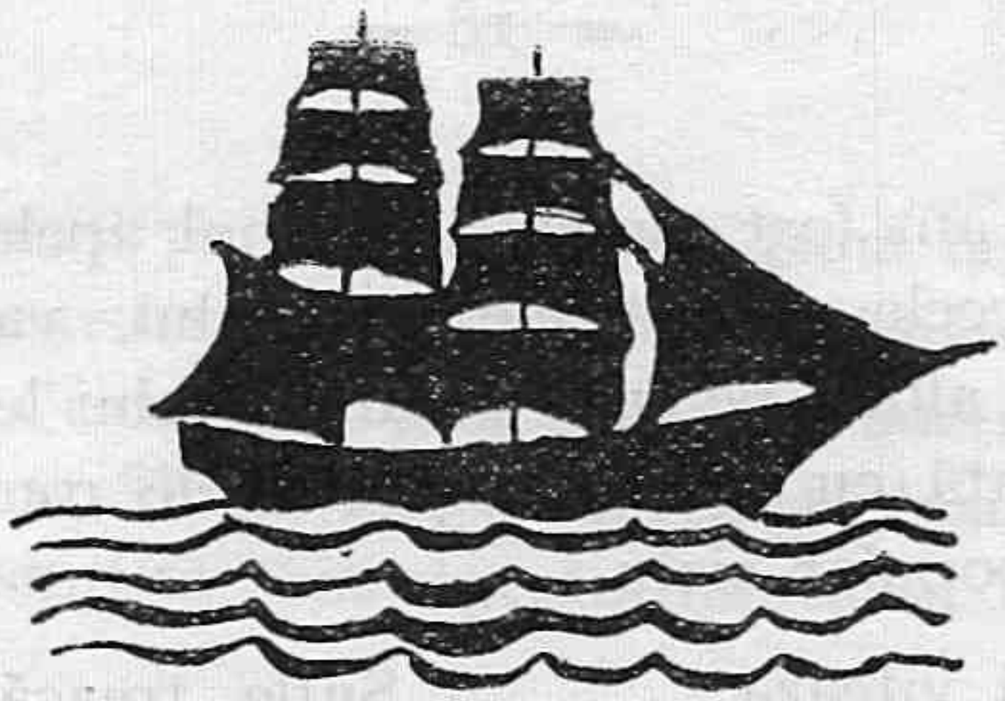
In ultimul timp, din ce în ce sunt mai numeroase vapoarele care în loc de mașină cu aburi au motoare; aceste vase numite motonave ce tind să înlocuiască vapoarele din cauza economiei de loc și de combustibil, nu diferă ca aspect de vapoare.

La începutul acestui veac au fost realizate și primele submarine, nave ce pot naviga și pe sub apă.

Din fugara trecere în revistă a legăturilor între oameni și apă, vedem și rolul ce-l joacă aceasta în viața popoarelor.

Pe apă trebue să se afirme întâi un popor pentru a avea cale liberă la bogățiile lumii, pe mare trebue să câștige lupta în ultima măsură, orice țară, orice conducător, ce într'adevăr vrea să fie stăpân pe soarta sa.

« Fără mare nu te poți bucura de pace, nici purta războiul », a zis un mare bărbat de stat.



ROMÂNII ȘI APELE

Pentru noi Românii, apa e o cunoștință veche, tot atât de veche cât și neamul nostru. Căci noi am fost aici, între Mare, Dunăre, Nistru și Tisa încă dela început.

Noi n'am venit din înăuntrul uscatului și ne-am oprit la ape, ci aici am văzut ca națiune întâi lumina zilei, și dacă am rămas, e datorită poate faptului că geniul neamului a înțeles însemnătatea așezării ce soarta ne-a hărăzit pe pământ.

Apele au fost șanțul de apărare a cetății Carpaților, leagănul Românismului. Am rămas la țărmul de mare la care legendarii Argonauți au venit să caute Lâna de Aur, și unde istețimea vechilor Greci a înființat înfloritoare cetăți comerciale: Tomis, în care s'a stins Ovidiu, Calatis, Dionisopolis; am rămas la Dunăre, fluviul rege, drumul de totdeauna a Apusului către Răsărit.

Pe apele acestea s'au vânturat și au trecut cuceritori și neamuri, Perși și Greci, Romani și Goți, Huni și Slavi, Bulgari și Bizantini, Unguri și Avari, Genovezi și Venețieni, Turci și Tătari, Ruși și Austriaci; numai noi am rămas, am fost aci de baștină, de continuitate, numai noi cu munții, apele, Dunărea și Marea între care ne-am înțepenit cu nădejde și am putut izbândi urgia timpurilor.

Mărturie că am fost mereu la țărmul apelor stau numirile, geografia, cântecele și basmele poporului, vasele și uneltele, armele și oasele albite pe care fierul plugului le scoate la iveală din brazda legată cu sudoarea și sângele românesc.

Un cântec popular zice:

Dunărea, mamă viteză, Sufle, treacă, vântul rău
De când lumea 'mi stă de pază Treacă peste capul meu!
Ea mă scaldă, mă 'ntărește Eu cu Dunărea sunt una,
Ea mă 'ncinge și mă crește! Batem vântul și furtuna [1])

N'am stat însă numai la apă, privind unda purtând navele altor nații, n'am stăpânit numai malul, ci și valul.

Dovadă stă faptul, că de sus departe, cât e cursul Dunării prin trei țări, pe amândouă malurile se găsește în majoritate populație românească.

Mai stă dovadă comoara cântecelor populare, minunatele colinde dunărene ce formează adevărata tradiție istorică a vieții noastre la ape.

El cunoaște Dunărea Șade 'n loc și se crucește!
Până 'n vale la Sulina Până, mări c'ajungea
Și pe malurile turcești Mai din dosul Vadului
Și schelele bogdănești Vadului Venezului
El înoată ca un pește Und' s'adună gârlele
Și ca plutele plutește Und' se varsă apele [2]).
De stă omul și 'l privește

Numeroase sunt mărturiile scrise pe lângă câte s'or fi pierdut și câte or mai fi necercetate asupra trecutului nostru naval.

Incă din veacurile XII și XIV aflăm legături pe apă între Români, Venețieni și Genovezi ce înființau contoare în tot

---

[1]) Vasile Alecsandri.

[2]) Poezii populare « Gh. Dem. Teodorescu ».

jurul Mării Negre și pe Dunăre în sus până la Calafat. Aceste legături explică existența bogatelor cetăți moldo-genoveze dela gura Niprului și Crimeia, și ambasadorii Venețieni și Genovezi ce aveau castele la Târgoviște și Suceava. Alianța maritimă și comercială e consfințită prin statutul nautic al Dogelui Antonio Tiepolo.

Din vremile turburi și neliniștite ale celui de al XIV-lea veac, mereu aflăm de faptele Românilor la ape.

Bărcile muntenești îi ajută regelui Ungariei Ludovic cel Mare să cucerească Severinul, navele moldovenești a lui Petru Vodă apără Chilia și Cetatea Albă de Tătari.

Din vremea aceea durează titulatura lui Roman Vodă.

« Io marele stăpânitor, Ion Roman Vodă, cu mila lui Dumnezeu, stăpânind țara Moldovei, dela Munți și până la Mare »; precum și cea a lui Mircea: « . . .singur stăpân peste amândoi țărmurii Dunării până la Marea cea Mare și peste orașul Silistra ».

Flota lui Mircea ajută expediția Cruciaților după cum tot pe navele sale ușoare și repezi, după înfrângerea dela Nicopole, fug regele Ungariei Sigismund și Marele Maestru al Cavalerilor de Rodos să-și regăsească la gurile Dunării flota lor de 44 galere venețiene.

Sub lunga și înțeleapta domnie a lui Alexandru cel Bun, Moldova intră în stăpânirea Chiliei și Cetății Albe, disputate până atunci și de Țara Românească, Polonia și Ungaria. Aceste cetăți le întărește spre a servi ca sprijin flotei moldovene ce împânzește marea, legând aceste porturi și numeroasele colonii moldo-genoveze ca Mangupul, Caffa, Bozia, situate în Crimeia.

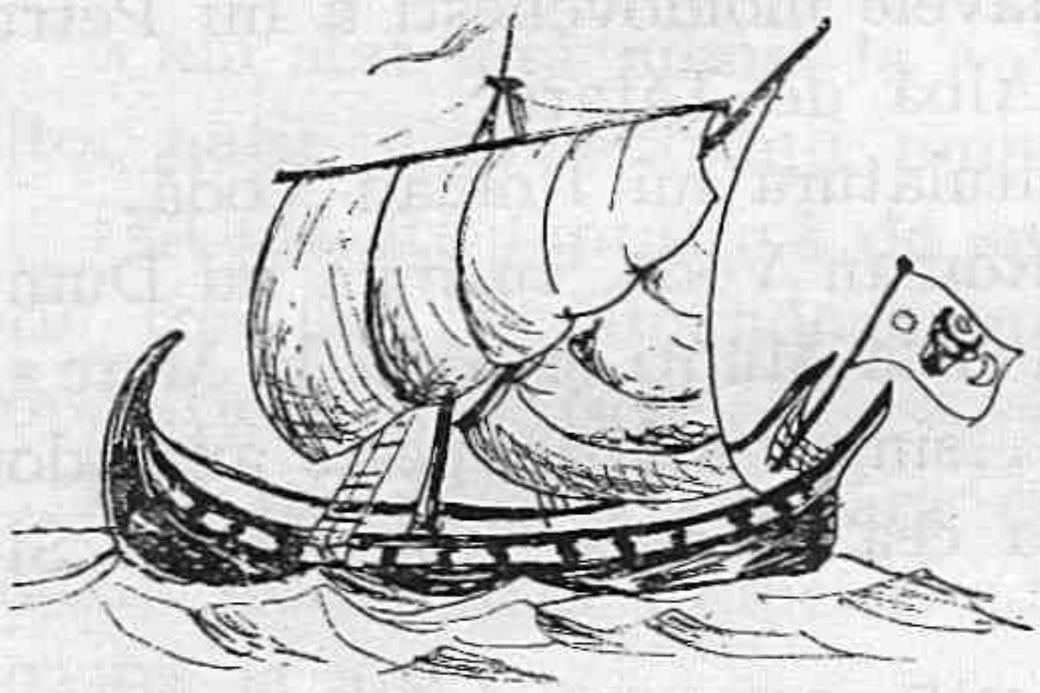
Prețioasă ne este cronica lui Jean de Wavrin, comandant de flotă cruciată pe Dunăre, căruia Vlad Dracul, domnul Țării Românești, îi puse la dispoziție numeroase bărci lungi și încăpătoare, cu care putu urca Dunărea.

Tot el recunoaște îndemânarea echipajelor acestor nave la manevre și la atacul cetăților.

Ștefan cel Mare, abea intrat în domnie, recucerește Chilia și Cetatea Albă, pierdute sub urmașii lui Alexandru.

Tot Ștefan construește la muntele Athos un far a cărui urme se mai văd și astăzi.

Marina și puternicile sale cetăți maritime pun Moldova în măsură să-și păstreze neatârnarea mai mult decât Țara Românească și chiar decât mândrul regat al Ungariei.



Pânzar moldovenesc veac XV.

Mahomet II, cuceritorul Constantinopolului, deși victorios la Valea Albă, a fost silit să se retragă din Moldova, deoarece flota ce trebuia să-i aducă provizorii a fost risipită de furtună și de vasele moldovenești ieșite dela Cetatea Albă, ce rezistă timp de o lună asediului Turcilor.

De aceea fiul lui, Baiazid II nu avu răgaz până nu cuceri după o eroică apărare, Chilia și Cetatea Albă, la 1481. « Prin căderea lor, zice Bălcescu, se îngropă viitorul naval al Moldovei ».

Lipsită de ieșirea liberă la mare, nici Moldova nu-și mai putut păstra neatârnarea. Marinarii ei trebuiră atunci să se mărginească la rolul de corsari atacând corăbiile turcești pe Mare și Dunăre, mulți emigrară în părțile Niprului spre a se uni cu adunătura cazacilor de pe acolo, călăreți și marinari, veșnic în expediții de război și pradă.

Ion Vodă cel Cumplit a fost mult ajutat în luptele sale contra Turcilor de o flotă căzăcească intrată pe Dunăre, sub comanda lui Pocotilo și cu echipaje în mare parte românești. Această

flotă stătea la Galați, ce, în lipsa cetăților pierdute, începu să se ridice ca port comercial.

Comerț pe mare se mai făcea și în această epocă și dovada cea mai bună o avem în tratatul încheiat între Petru Șchiopul și Regina Elisabeta a Angliei în 1588, în care acești suverani tratau dela egal la egal.

Mihai Viteazul dispunea de o numeroasă flotilă pe Dunăre, și numai aceasta i-a permis fulgerătoarele treceri a fluviului și atacurile victorioase asupra Nicopolei, Vidinului și celorlalte cetăți turcești de pe malul drept.

Turcii prețuiau calitățile de marinari a Românilor și într'un document venețian vedem că în 1624, Sultanul aștepta un ajutor în oameni dela Domnul Moldovei pentru a arma flota din Marea Neagră.

Cum atât Marea Neagră cât și Dunărea erau închise navigației altor nave decât celor turcești, și cum Turcii niciodată nu au ajuns la o deosebită desvoltare a marinei lor de comerț, încet încet întregul trafic pe aceste ape fu efectuat numai de « șeicele, caicele și pânzarele » construite de îndemănatecii maeștrii din porturile dunărene și armate cu echipaje românești, supuși ai Porții. Tot țările noastre dădură materiale de construcție, catarge, odgoane, pânze și smoală pentru marina de război a Sultanului.

Un venit însemnat aducea Visteriei « birul șeicelor » ce se percepea vaselor. Domnii fanarioți își organizară un corp de marinari « galiongii » ce serveau de gardă personală a Domnului.

Afară de navele comerciale, țările românești mai aveau și vase de război, numite « caice domnești » purtând tunuri, ce împiedicau pe Dunăre pirateria.

Aceste vase navigau sub pavilion național, comandantul lor se numea « căpitan » iar marinarii purtau o uniformă specială hotărîtă de Domn.

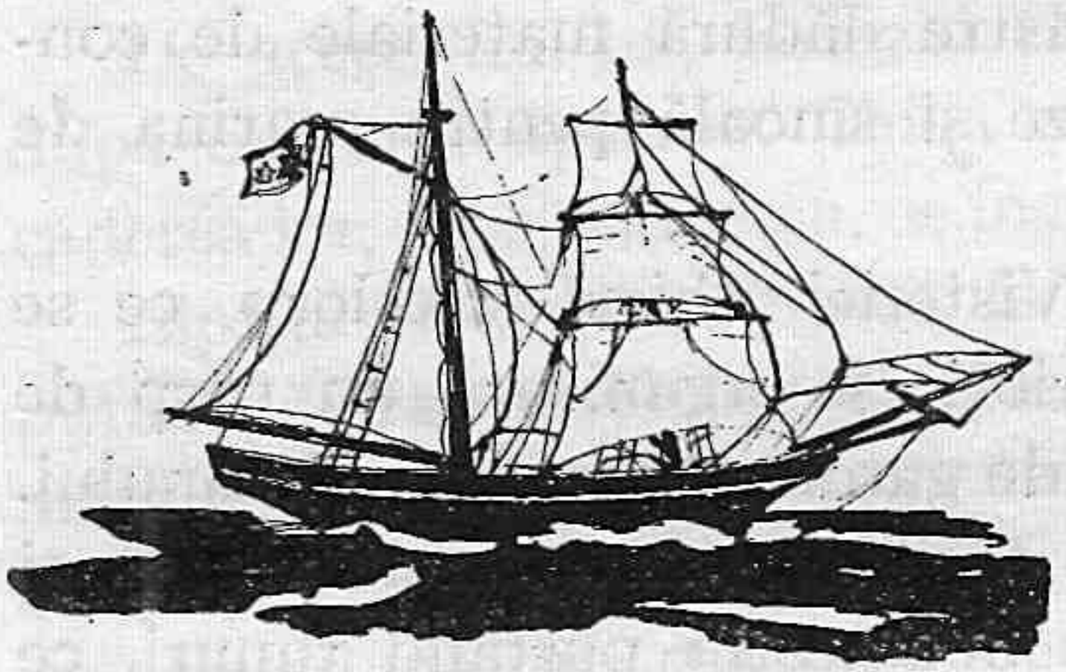
În 1718 însă, prin pacea dela Passarovitz, Austria capătă voie a naviga pe Dunăre și dela Porțile de Fier în jos. Concurența de temut a vaselor acestei țări, susținute și încurajate de guvern, făcu să decadă navigația românească pe acest fluviu. Pe mare însă se menținu și atinse o mai mare înflorire prin decadența din ce în ce mai accentuată a puterii turcești.

Lovitura de grație o primi și această marină de mare dela Rușii cari în 1768 căpătară dreptul de liberă navigație pe Dunăre și Mare, iar în 1774 dreptul de a fi singura națiune creștină cu dreptul de navigație în Marea Neagră. Armatorii moldoveni, descurajați, vândură pe prețuri de nimic vasele Rușilor; în câțiva ani pavilionul românesc dispăru din Marea Neagră.

Marele român Enăchiță Văcărescu, însărcinat de Domn, încercă o reînviere a marinei naționale, reușind a-i da pentru un timp un suflu de viață.

Războaiele nesfârșite dintre Turci și Ruși dela începutul veacului XIX, ce pustiiră cumplit Principatele, ruinară și această firavă marină.

Puținii proprietari români de nave și le puneau sub pavilion rusesc, turcesc, sau austriac, spre a se bucura de protecția acestor țări.



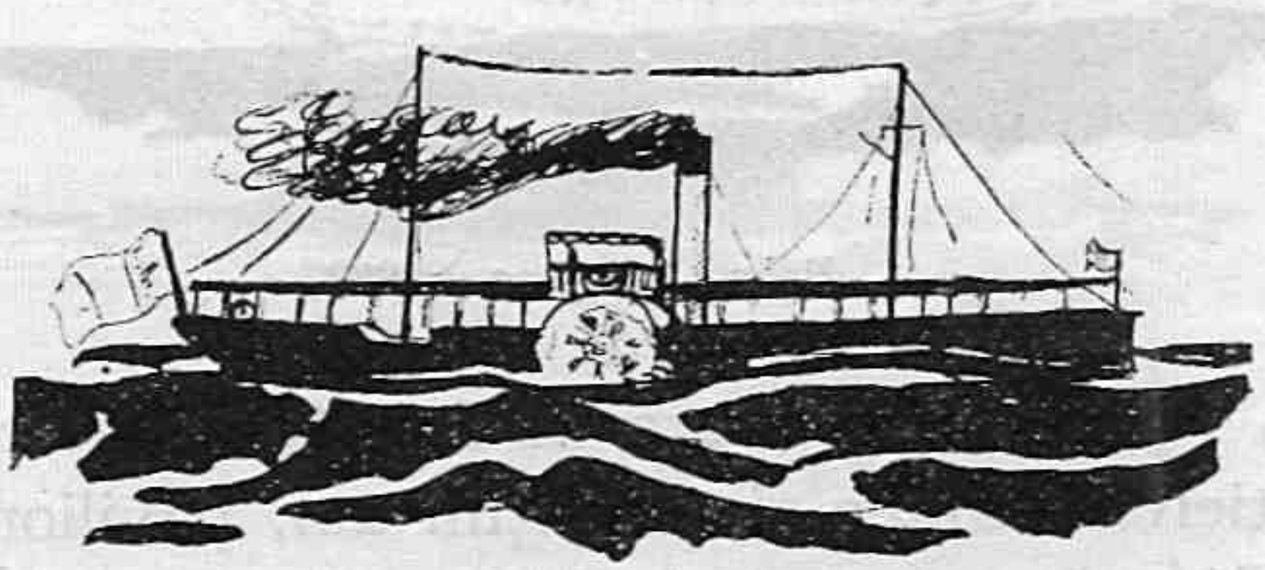
Goeleta « Marița » 1843.

La 1834 ajunse domn al Moldovei Mihai Sturza, ce poate fi socotit întemeetorul marinei românești moderne, prin interesul ce-i acordă. El recapătă dela Poartă dreptul de navigație pe toate mările pentru navele purtând pavilionul Moldovei și Valachiei. Deși Moldova nu mai dispunea decât de o mică ieșire la Dunăre, cuprinsă între gura Prutului și cea a Siretului îm-

preună cu portul Galați, el înființă o marină de război, construind nave armate cu tunuri de calibru, organizând un corp al flotilei și încurajând pe toate căile mărirea flotilei de comerț ce naviga pe Dunăre, Prut, Siret și Marea Neagră. Marina Munteană prinse și ea avânt, numeroase vase construindu-se la Brăila, în special.

Tratatul dela Paris din 1856, consfințind libertatea de navigație pe Marea Neagră, hotărî și înființarea unei Comisii Europene Dunărene ce urma să asigure ușoara intrare a vaselor pe Dunăre și un tratament egal pentru toate națiunile.

Aceasta însufleți mult comerțul Principatelor și curând porturile dunărene deveniră porturi de o importanță europeană.



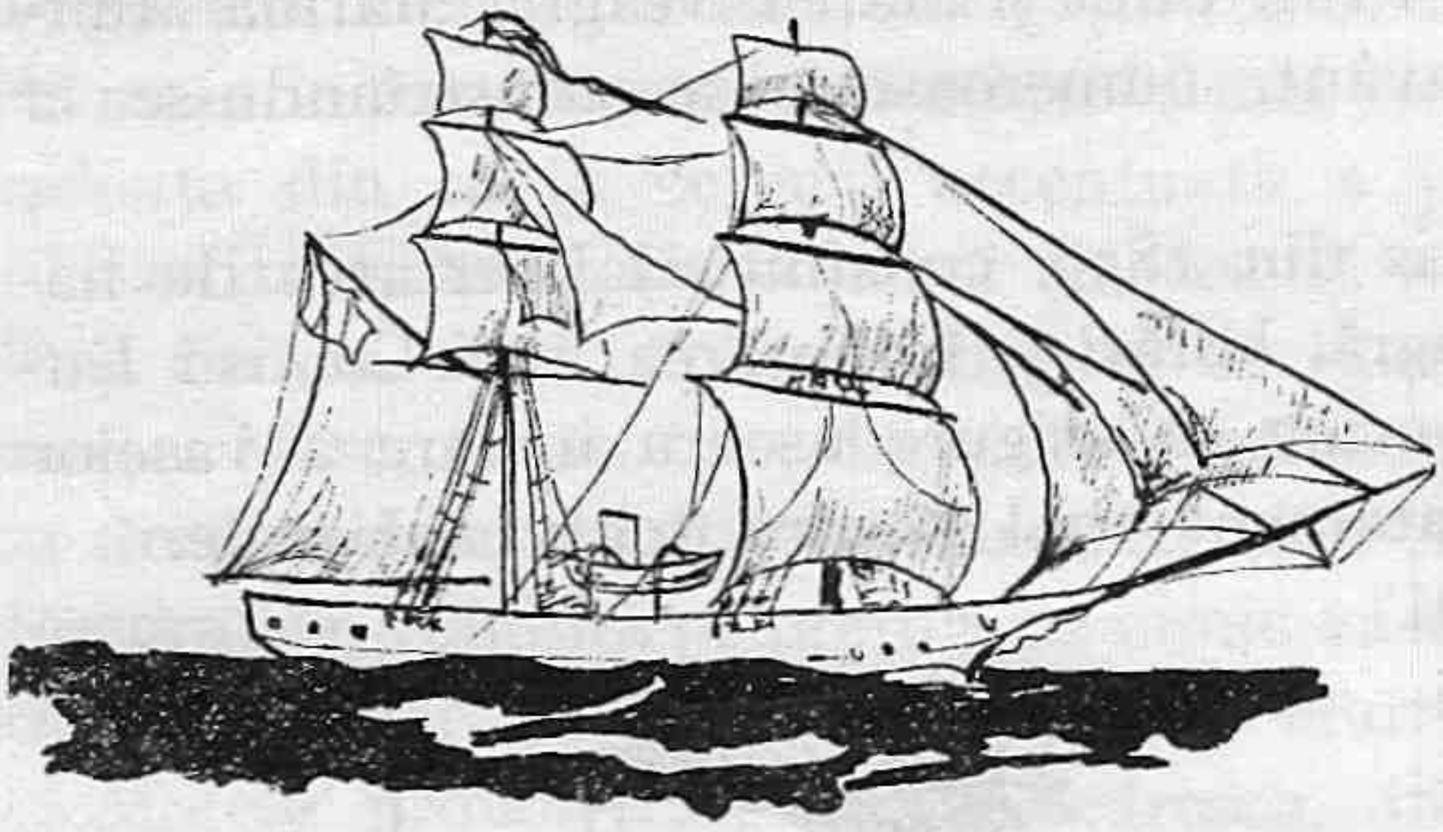
Canoniera « România » 1860.

După Unire, Cuza Vodă reorganiză marina și o unifică. Atunci apăru pe apele Dunării și prima navă cu aburi fluturând pavilionul de război al României, canoniera « România ». Tineri fură trimiși să învețe marinăria în școlile speciale ale Apusului, misiuni străine fură aduse spre a ne organiza modern.

Războiul de Neatârnare ne găsi pe Dunăre cu o mică flotilă fluvială ce unită la forțele rusești ținu piept cu succes puternicei escadre turcești de Dunăre. Șalupa « Rândunica » cu un echipaj ruso-român, atacă la Măcin și scufundă cu torpila monitorul turc « Duba Seifi ».

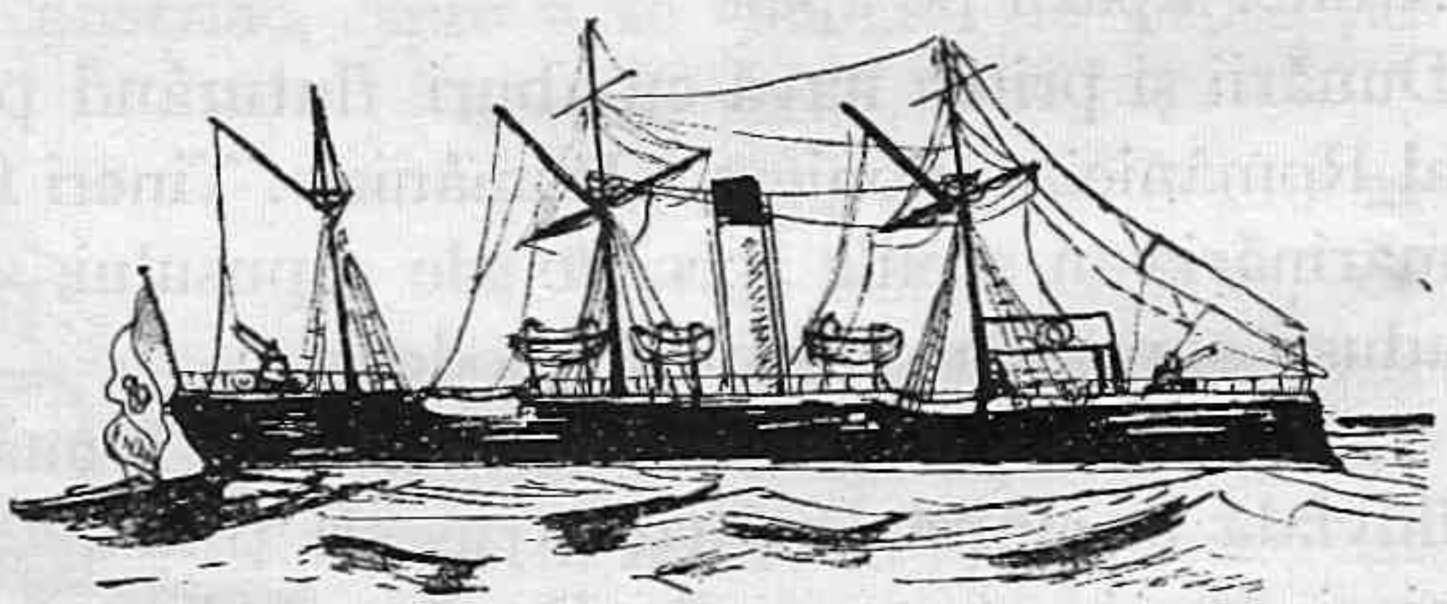
Un alt monitor e distrus pe Dunăre de o baterie a marinei. Tot bateriile marinei așezate la Calafat reduc la tăcere puternicele forturi ale Vidinului.

Odată cu Neatârnarea, România dobândi și Dobrogea, ce-i asigura o ieșire la mare, precum și gurile Dunării. Regele Carol I și bărbații luminați ce-l ajutară în opera de ridicare a țării înțeleseră importanța unei marine. Cogălniceanu, Ion Brătianu și Alexandru Lahovari au fost cei cari au apărat drepturile României la Dunăre și Marea Neagră și au sprijinit din răsputeri interesele noastre la apă.



Bricul « Mircea » 1882.

Numeroase nave de Dunăre și mare se comandară în șantierele străine și în puțini ani, pavilionul românesc de război flutură pe toate mările ajungând până la porturile Balticei purtat de brikul-școală « Mircea » și crucișătorul « Elisabeta ». Se făcu podul peste Dunăre dela Cernavoda, se începu construcția portului Constanța, se executară mari lucrări în toate porturile dunărene. Din cauza puternicei concurențe a marinelor comerciale străine mai de mult organizate și a lipsei de capitaluri particulare, Statul se văzu el în obligația de a crea o marină comercială. În 1890 se înființează « Navigația Fluvială Română »

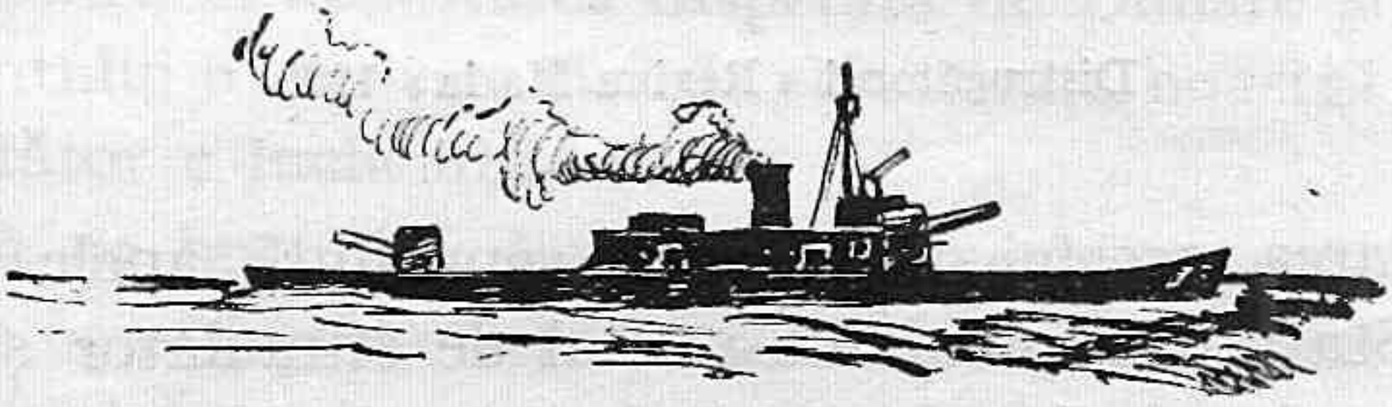


Crucișetornl « Elisabeta » 1888.

(N. F. R.) pentru Dunăre, iar în 1895 Serviciul Maritim Român (S. M. R.) care în același an inaugură prima linie regulată de navigație maritimă Constanța-Constantinopol.

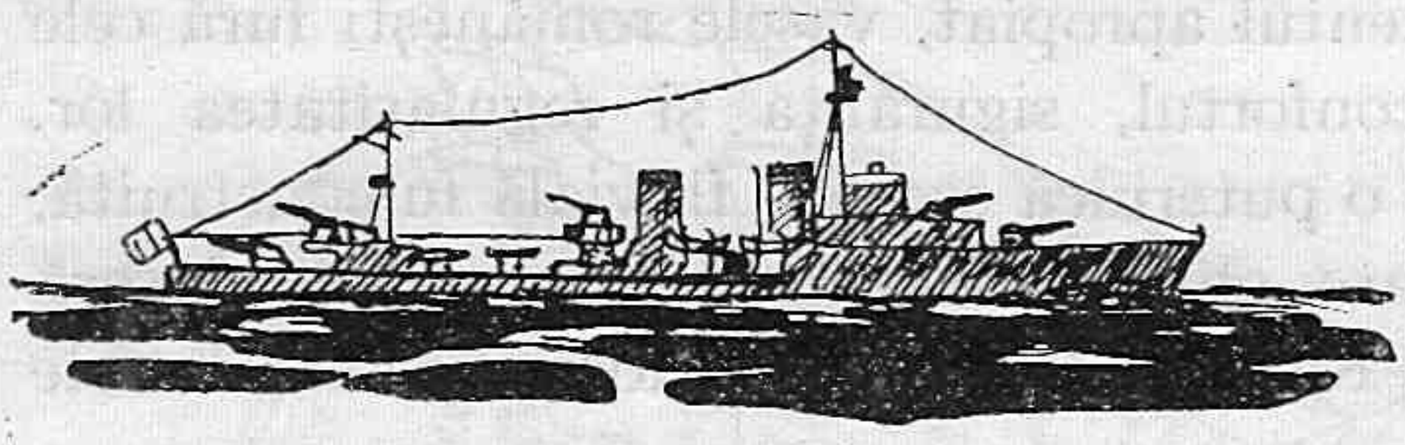
Ambele aceste servicii prosperară și curând, atât pe Dunăre cât și pe mare, în Orientul apropiat, vasele românești fură cele mai preferate prin confortul, siguranța și regularitatea lor.

In anii 1907—1908 o puternică escadră fluvială fu construită, compusă din monitoare chuirasate și vedete, nave ce aduseră mari servicii în Marele Războiu și care și azi formează sâmburele forțelor noastre de Dunăre. Se proceda tocmai la construirea și a unei moderne flote de mare, când războiul izbucni. Deși necunoscut de marele public, mare a fost aportul Marinei noastreși grele sacrificiile încercate. Marina a luptat la Turtucaia și apoi a sprijinit continu aripa armatei din Dobrogea. Marina a protejat retragerea în brațul Kilia a întregului parc de nave încărcate cu ultima recoltă și prin aceasta a asigurat aprovizionarea țării necotropite. Marina a apărat Delta, a dat unități desăvârșite armatei de uscat și cadre aviației. Navele de comerț au cutreerat toate mările până în America și Japonia pentru aprovizionarea țării în primejdie, și un cargobot românesc odihnește scufundat de submarine tocmai în fundul Oceanului Inghețat de Nord. Marinarii noștri, atunci când revoluția rusă a izbucnit, au apărat Galații și întreaga Dunăre de Jos de dușmanul din afară și cel dinăuntru, au contribuit în mod hotărîtor la eliberarea Basarabiei de Sud și și-au salvat navele din porturile rusești.



Monitor fluvial 1907.

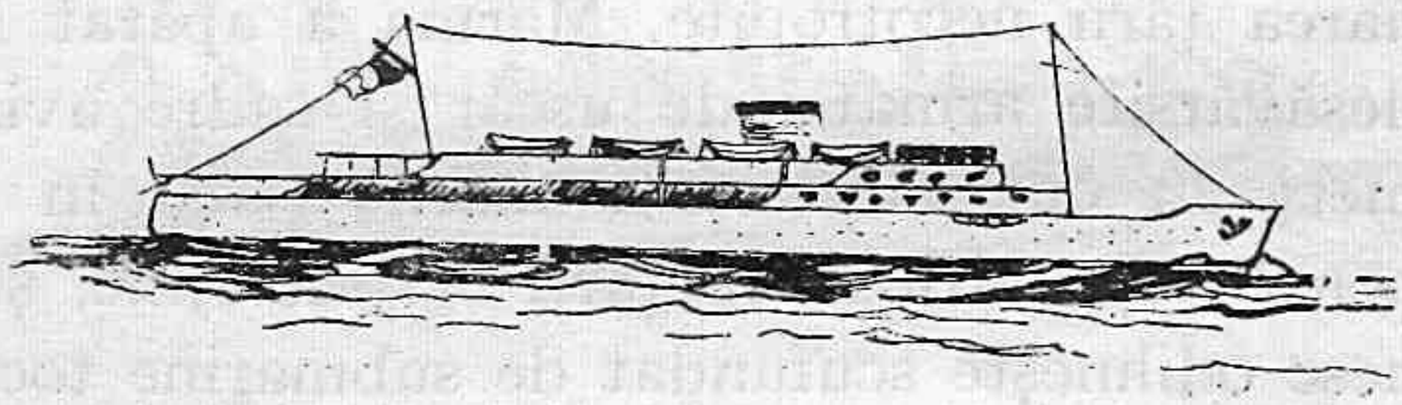
Dela războiul ce a realizat unirea tuturor Românilor, și în deosebi în ultimii ani, s'au făcut mari progrese și marina țării a fost înzestrată cu noui nave de comerț și de război; îmbunătățiri mari s'au adus porturilor și șantierelor naționale. Dacă însă până acum Statul a fost cel care a activat aproape numai el în această ramură de activitate, e timpul ca și inițiativa particulară să contribue la exploatarea acestei bogății ce reprezintă apele și cărăușia pe apă, Statului rămânându-i rolul de stimulator și apărător al intereselor naționale.



Distrugătorul « Regina Maria » 1930.

Pentru aceasta trebue ca în fiecare conștiință de Român să pătrundă dragostea de apă și interesul pentru problemele de apă a țării, trebue ca să ia ființă acea « mentalitate mărinărească » care a dat roade la popoarele ce au ajuns departe.

Trebue să înțelegem și să ne pătrundem de importanța ce o au pentru noi neprețuitele daruri ce ne-a hărăzit soarta: Marea, Dunărea, râurile, lacurile. Sunt bunuri mai prețioase poate decât petrolul, lemnul sau grâul, pentru cei ce știu a profita de ele. Cu avuții mari a solului, un popor poate fi exploatat și chiar rob altora; n'a existat însă popor maritim care să fie subjugat economicește sau politicește, atât cât a știut să se bucure de mare.



Pachebotul « Transilvania » 1938.

Trebue să nu uităm că suntem răscrucea drumurilor comerțului, arterele de viață ale omenirii; că pe la noi trece drumul cel mai scurt la Indii, calea dela Baltica la Mediterana, drumul firesc dela Marea Nordului la Marea Neagră.

Suntem fața Europei spre Răsărit și din această pricină cât mai mult din traficul Europei spre Orient și al Orientului spre Occident trebue să treacă prin porturile noastre.

Să ne convingem că mântuirea noastră la restriște, a unui neam de douăzeci de milioane de suflete nu mai poate fi refugiul în munți, bejenia în codri, ci încleștarea disperată de Dunăre și Mare, plămânii pământului românesc, fără de care vieața noastră ca popor de sine stătător e încheiată.

Să înțelegem și să ne bucurăm din plin de izvorul nesecat de sănătate și energie ce ni-l pune la îndemână apele, care, mai mult ca orice, călesc oțelul unui neam sănătos și viguros.

De aceea în educația Românului, trebue înrădăcinat adânc, alături de cultul Patriei, de cultul Tronului și cultul Apei.

Avem norocul neprețuit de a avea la cârma țării un Suveran care mai bine ca oricine a pătruns rostul Marinei când a zis: «Marina nu este un lux, e un organism viu, o școală de energie, o școală de supremă camaraderie și sacrificiu, un fapt concret, o întreagă mentalitate, o educație». Cuvinte cari ne deschid nădejdi și orizonturi mari.

Suntem o națiune tânără, o putere a timpurilor ce vor veni. Rolul de frunte pe scena lumii, în fața Istoriei, nu ni l-am jucat încă. Totul arată că momentul nostru istoric nu e departe.

Dacă în trecut misiunea noastră a fost de pavăză a civilizației, a sosit timpul când să-i aducem acesteia și contribuția noastră.

Ori, povestea omenirii ne învață că popoarele cari au știut mai bine să folosească marea au fost și cele mai rodnice.

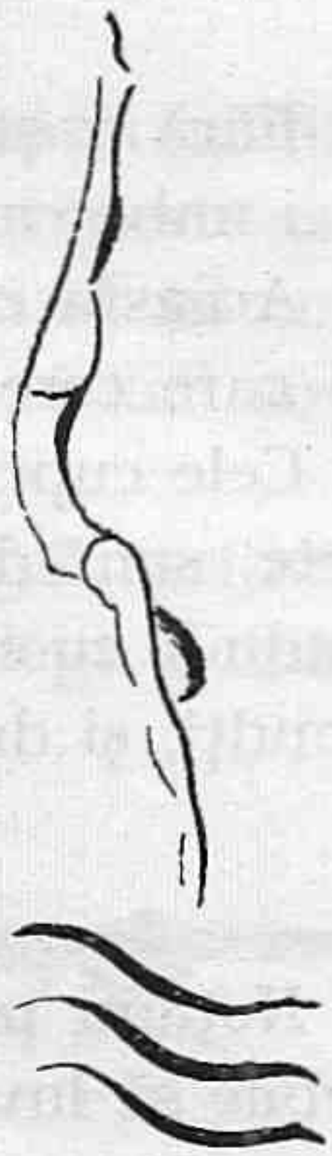
Numai popoarele, ca și indivizii, scăpate de grija zilei de mâine, pot produce cu spiritul, se pot bucura din plin de rodul geniului lor.

Numai popoarele care au știut ce e marea au contribuit la Civilizația, Cultura, Progresul Omenirii.

Numai ele au dispus de puterea armelor, a banului, a spiritului.

Numai ele au scris Istoria.

INNOTUL, ARMĂ INDIVIDUALĂ



Înainte să dai din plin piept cu apa, e bine să fii armat; înnotul este arma individuală de apărare contra elementului lichid, în care Dumnezeu nu te-a făcut să trăiești.

Din toate ființele ce locuesc uscatul, și care toate înnoată din instinct, singur omul e obligat să învețe a se ține la fața apei. El singur și maimuța, atunci când cad în apă, în loc ca instinctiv să ia o poziție orizontală, să se lungească la fața apei, caută să-și păstreze poziția verticală, strângând picioarele sub corp și înnecându-se în picioare.

Aceasta nu înseamnă că înnoată mai rău ca alți locuitori ai uscatului, ci din contră, cum am mai spus, odată învățând să înnoate, poate ajunge la rezultate direct uimitoare.

Trebue să știi să înnoți pentru ca la caz de nevoie să te poți mântui pe tine sau pe aproapele tău; trebue să știi să înnoți pentrucă într'o educație completă trebue să existe neapărat și câteva noțiuni de înnot.

Pe lângă latura aceasta socială, înnotul mai prezintă și aspectul unuia din cele mai complete sporturi.

Punând în mișcare toți mușchii, îți dă corpului acel echilibru, acea armonie, ce numai la corpurile de înnotători o remarci. Mai desvoltă perfect pieptul, activează circulația, mărește elasticitatea, întărește curajul și voința celor ce-l practică.

În fine, îți este neapărat trebuitor de vrei să practici celelalte sporturi sau activități de apă: canotajul, yachtingul, pescuitul, marinăria.

Fără a ști să înnoți cât de puțin, n'ai ce căuta la bordul unei îmbarcațiuni, spre binele tău și a celor ce sunt cu tine.

Aceasta cu atât mai mult cu cât dintre toate sporturile este cel care cere cel mai puțin efort și mai puțină cheltuială.

Cele cuprinse în rândurile ce urmează, deși puține și incomplete, sunt destinate să-ți dea primele cunoștințe, pe care aplicându-le cu sfințenie, sunt sigur că vei căpăta și dorința de a ți le înmulți, și dragostea pentru acest minunat sport.

* * *

Noțiuni preliminare. Pentru a putea vreodată să înnoți trebue să înveți numai două lucruri:

1. Să nu-ți fie frică de apă.
2. Să știi să respiri în apă.

Frica de apă e naturală, instinctivă și, cu rare excepții, e comună tuturor oamenilor. Dispare foarte ușor când ajungi să cunoști apa și te obișnuești cu atât mai ușor cu cât aplici o metodă progresivă pentru acest lucru. Nu există ceva mai sigur pentru a face pe un neînnotător dușman pentru totdeauna al apei decât răul obiceiu de a-l arunca la apă adâncă, sau a-i fila mult saula de susținere atunci când îl înveți prin acest mijloc.

Câteva exerciții simple ce-ți recomandăm vor face să te înveți cu apa și să te pătrunzi și de câteva adevăruri:

— Inaintează în apă până la piept, întoarce-te cu fața la țărm și aruncă în apă, în fața ta, un obiect care să se vadă în apă, o ceașcă spre exemplu. Încearcă apoi să o apuci aplecându-te și ținând picioarele întinse. Vei vedea că, cu toate eforturile, îți va fi foarte greu să pătrunzi sub apă, mai ales dacă este apă de mare.

Aceasta îți va demonstra că **e mai greu să te scufunzi decât să plutești la suprafață,** că adică greutatea corpului e mai mică decât greutatea apei deslocuite.

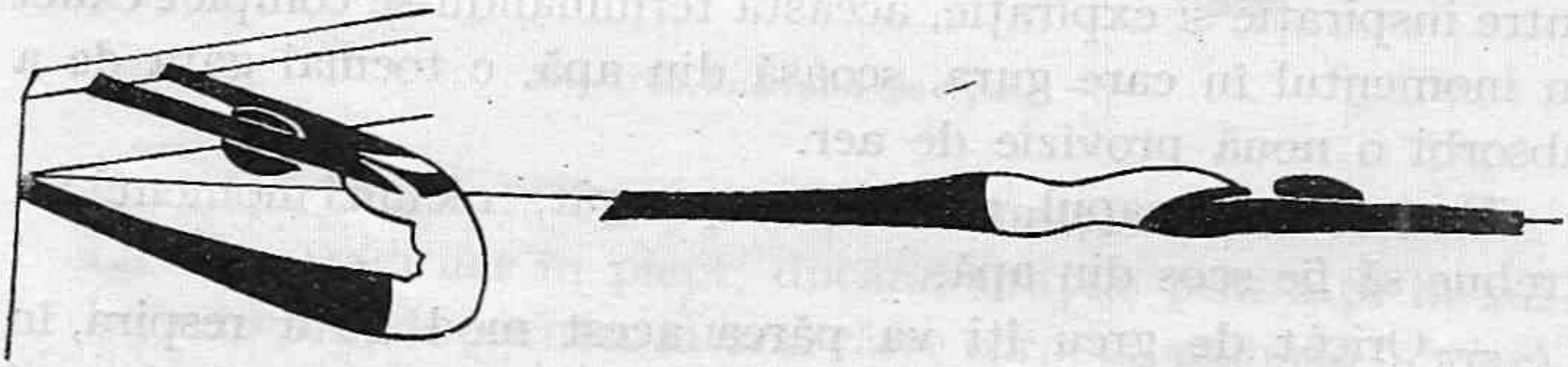
— La apă mică până la brâu, îngenunchiază ridicând mâinile. Lasă apa să-ți vie până la gură, până la nas, până peste cap. Fă aceasta de multe ori, obișnuindu-te de asemeni să ții ochii deschiși. Îți va fi foarte greu la început, dar nu vei mai simți curând nicio jenă.

— Mergi foarte aproape de mal și culcă-te pe apă sprijinindu-te numai cu palmele pe fund. Trage bine aer în piept, numără

Pluta culcat.

până la trei, și cu curaj ridică-ți palmele dela fund și întinde-te la fața apei, băgând în același timp fața în apă. Vei vedea că plutești. Ai învățat **pluta culcat.**

— La basin înveți pluta astfel: Te rezimi cu spatele de peretele bazinului, întinzând brațele la suprafața apei cu palmele orizontal în jos. Umfli pieptul bine cu aer, apoi cu putere împingi cu talpa unuia din picioare în perete culcându-te orizontal la suprafață și cu fața în apă.



Pluta pe spate.

— **Pluta pe spate** o înveți lăsându-te pe vine, apoi dându-te pe spate cu brațele în lungul corpului lasă-te să plutești ținând

capul în apă, până la urechi și bărbie în piept. Dacă totuși picioarele trag către fund, îndoaiele puțin din genunchi și du-ți mâinile după cap.

— In apă dulce e ceva mai greu de învățat pluta și unele persoane, în special de au mușchi desvoltați nu vor ajunge niciodată să plutească perfect; în acest caz se vor ajuta cu ușoare bătăi a mâinilor și picioarelor.

— Deprinderea aceasta a plutei e de o deosebită importanță pentru toată învățătura înnotului, și să nu treci mai departe până nu poți s'o faci bine atât culcat cât și pe spate.

Respirația. Se face în toate felurile de înnot numai **pe gură.**

Inspirația trebue să fie cât mai repede, cu gura larg deschisă, expirația înceată și regulată, cu buzele strânse. Raportul de durată între ele cam unu la șase.

— Intră la apă mică, inspiră cu gura larg deschisă, apoi expiră lung, aplecându-te la fața apei.

— Lungește-te iar în apă lângă mal și cu palmele pe fund. Bagă fața în apă și expiră bine tot aerul ce-l ai în piept. Instinctiv vei întoarce capul să scoți gura din apă spre a lua o nouă provizie de aer. Trage-o din plin, și întorcând fața în apă expiră încet și regulat.

Observă bine ca în acest ciclu, să nu existe nicio întrerupere între inspirație și expirație, aceasta terminându-se complet exact în momentul în care gura, scoasă din apă, e tocmai gata de a absorbi o nouă provizie de aer.

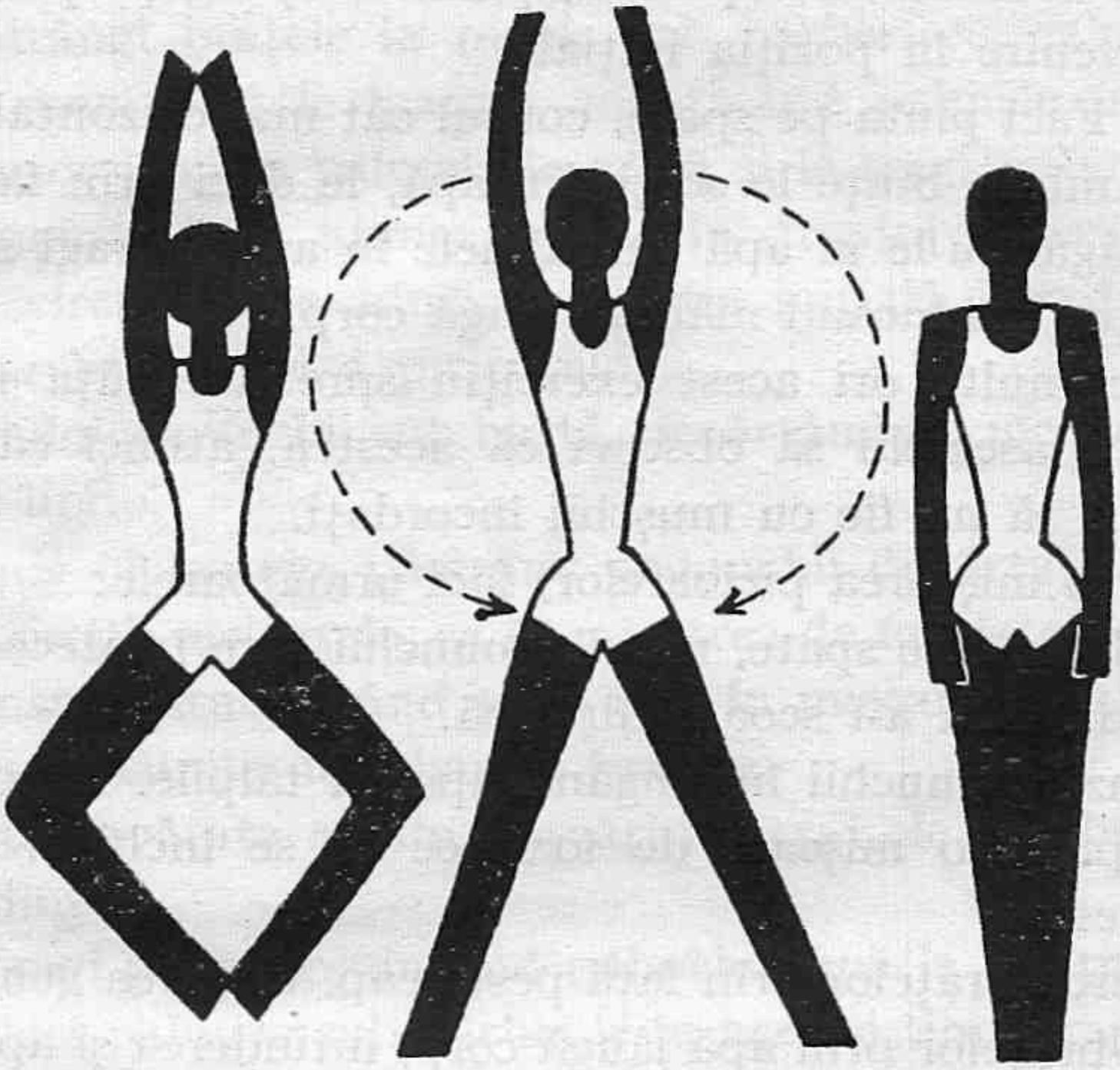
De asemeni capul rotindu-se pe gât, niciun moment nu trebue să fie scos din apă.

— Oricât de greu îți va părea acest mod de a respira, în special expirația sub apă, nu dispera și caută să-l înveți cât mai bine, de vrei să ajungi vreodată un bun înnotător.

Vom căuta acum să explicăm câteva din numeroasele moduri de înnot și anume cele ce le-am crezut mai necesare: înnotul pe

spate, foarte bine venit pentru salvări, brasul, admirabil pentru piept și înnotul sportiv cel mai obișnuit azi, — crawl-ul.

INNOTUL PE SPATE. Acest înnot fiind deosebit de ușor și foarte prielnic celor tineri sau neînvățați bine cu apa, începem cu el.



Mișcările înnotului pe spate.

Exerciții la uscat. Pentru mișcarea brațelor:

La « 1 » tragi aer în piept, ducând brațele prin față în sus.

La « 2 » brațele pornesc lateral către corp, cu palmele în afară. Expiri.

La « 3 » brațele ajung pe pulpe. Termini expirația.

Pentru picioare: La « 1 » mâinile pe șolduri, inspiri, te lași pe vine mult și cu genunchii depărtați.

La « 2 » săritură laterală.

La « 3 », expiri, picioarele le aduci în poziția primă.

Coordonare:

La « 1 » inspirație, ducerea mâinilor în sus, lăsarea pe vine.

La « 2 » ducerea brațelor lateral, săritură laterală, începe expirația.

La « 3 » se termină expirația, palmele ajung pe pulpe, săritură de revenire în poziția inițială.

In apă. Faci pluta pe spate, corpul cât mai orizontal, bărbia în piept. Ambele brațe le scoți din apă, le duci prin față peste cap, și rebăgându-le în apă cu palmele în afară, tragi spre tine puternic apa, readucând mâinile lângă corp.

Faci de multe ori acest exercițiu spre a învăța mișcarea brațelor. De asemeni să observi că acestea, atunci când sunt aduse în sus să nu fie cu mușchii încordați.

— Pentru mișcarea picioarelor, faci următoarele:

Când plutești pe spate, ridici genunchii spre pântece, deschizându-i ușor, fără a-i scoate din apă.

— Întinzi genunchii împingând apa cu tălpile. Apropii apoi picioarele printr'o mișcare de foarfece ce se închide. Ordinea mișcărilor este:

— Ducerea brațelor prin față peste cap, tragerea genunchilor cu ducerea brațelor prin apă lângă corp, întinderea și apropierea picioarelor.

Inspiri atunci când duci brațele înapoi, expiri în timpul perioadei de propulsie, atunci când brațele le duci lângă corp.

La sfârșitul fiecărui ciclu de acesta, când brațele au ajuns lângă corp și picioarele sunt lipite, are loc câte o mică pauză.

— Acest înnot deși nu are o valoare sportivă mare, din cauza mișcărilor negative se comportă, totuși se învață foarte ușor fiind și foarte util pentru salvări și odihnitor atunci când ești obosit de alt înnot. Îți mai dă poate satisfacții și gândind că

din toate ființele de pe pământ și din apă, singur omului îi este dat să poată înnota pe spate.

INNOTUL PE PIEPT SAU BRAS. Bine este și pentru acest înnot, să deprinzi mișcările la uscat înainte de a intra în apă.

Pentru aceasta te culci pe burtă pe un scaun sau bancă și faci următoarele mișcări pentru brațe:

— Strângi brațele la piept, sub bărbie, cu palmele în jos.

— Arunci brațele înainte, menținând palmele în jos.

— Intorci puțin palmele în afară și le tragi puternic, lateral.

— Înainte de a ajunge cu ele în dreptul umerilor, printr'o mișcare circulară, le aduci în poziția inițială, sub bărbie. Apoi următoarele mișcări a picioarelor:

— Îndoi genunchii sub burtă, depărtându-i, menținând totuși călcâile lipite.

Întinzi picioarele, păstrând genunchii depărtați.

— Apropii picioarele, ca în mișcarea de foarfece ce se închide.

— Inspiri atunci când tragi apa în mișcarea brațelor, expiri când duci mâinile dela bărbie înainte.

Odată învățate aceste mișcări separat, le combini astfel în patru timpi:

— Tragi puternic, ducând palmele până la înălțimea frunții.

— Duci palmele sub bărbie și în același timp tragi picioarele sub tine cu genunchii depărtați.

Inspiri în timpul acestor mișcări.

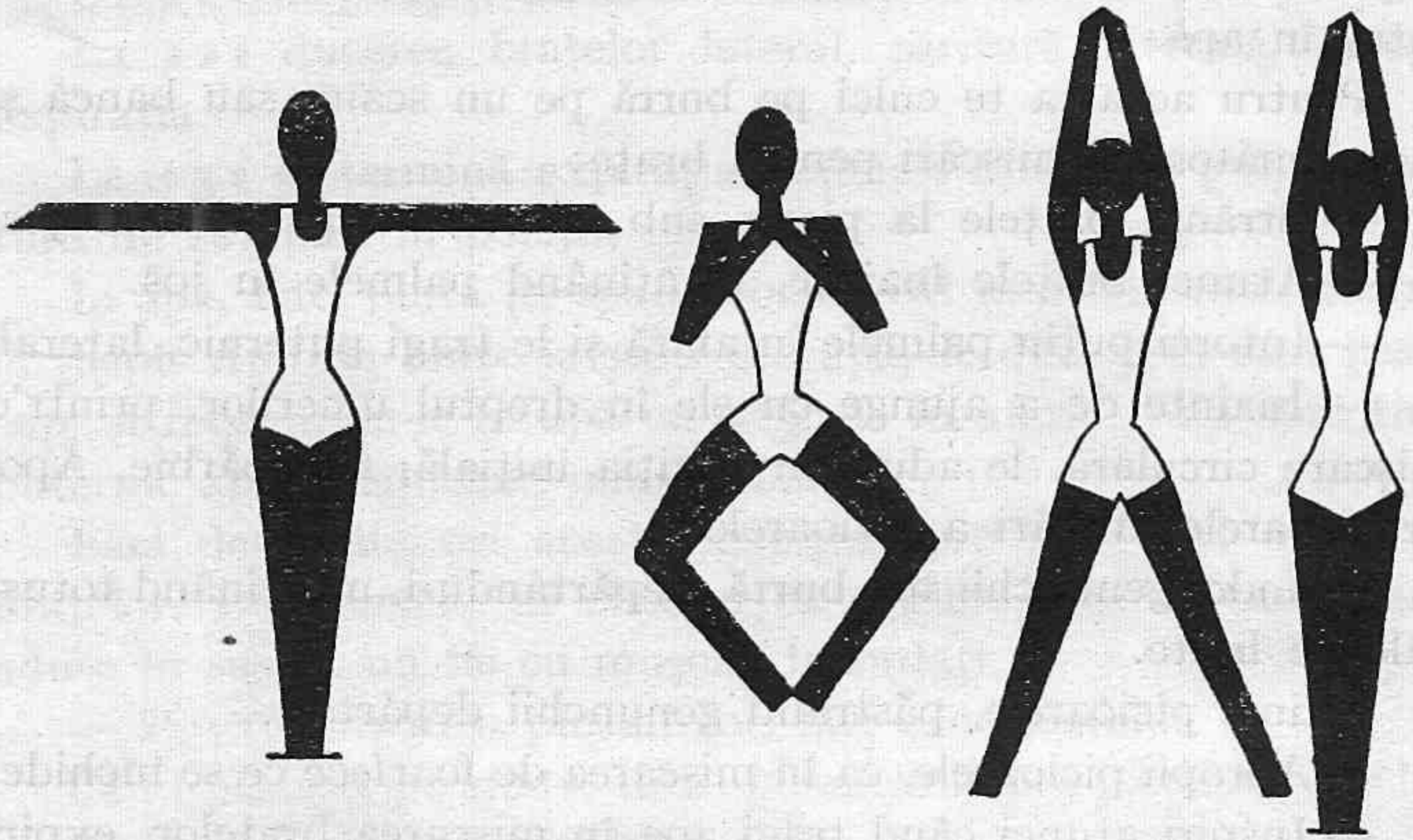
— Duci mâinile înainte, întinzi genunchii și depărtezi picioarele.

— Apropii picioarele repede, păstrând brațele întinse.

Expiri în timpul acestor mișcări.

În apă faci aceste mișcări însă cu cât mai mare încetineală și separat, pentru a le prinde bine mecanismul, făcând după aceea exercițiile de coordonare.

Acestea iarăși e necesar să le faci cu mare atențiune, principala greutate a brasului stând tocmai în căpătarea unei coordonări cât mai desăvârșite.



Mișcările la bras.

Înainte, respirația se făcea păstrând tot timpul capul afară din apă, aceasta și explică ușurința lui relativă pentru cei neobișnuiți cu respirația modernă în înnot. Acest mod însă de înnot ne obligă să înnotăm ținând afară din apă, tocmai partea corpului cu cea mai mare greutate, dând de asemeni deseori cârcei la ceafă.

Azi se înnoată expirând sub apă și inspirând deasupra, în modul ce l-am arătat mai sus.

Pentru a înnota bine bras, trebue să ai în vedere că:

— Brațele nu trebuesc aruncate cu violență înainte ci să precedeze numai corpul, deschizându-i calea în apă.

— După ce picioarele s'au destins, ele trebuesc să plutească nemișcate, în prelungirea corpului în timp ce acestea alunecă în apă.

— Brațele, în partea inițială a mișcării lor, exercită asupra apei atât o tragere, cât și o împingere în jos, ca și cum corpul și-ar căuta un sprijin pe apă.

— Brațele nu trebuesc duse înapoi decât cel mult până la linia umerilor.

— În brasa de curse mișcările brațelor și picioarelor sunt mult mai reduse în lărgime, câștigând însă în vigoare și iuțeală.

ÎNNOTUL CRAWL (CRAUL). Este înnotul sportiv prin excelență, precum și cel ce-ți permite să atingi cele mai mari viteze în apă, atunci când îl știi bine.

Acest înnot se compune din:

Mișcarea brațelor.

Bătaia picioarelor.

Respirația.

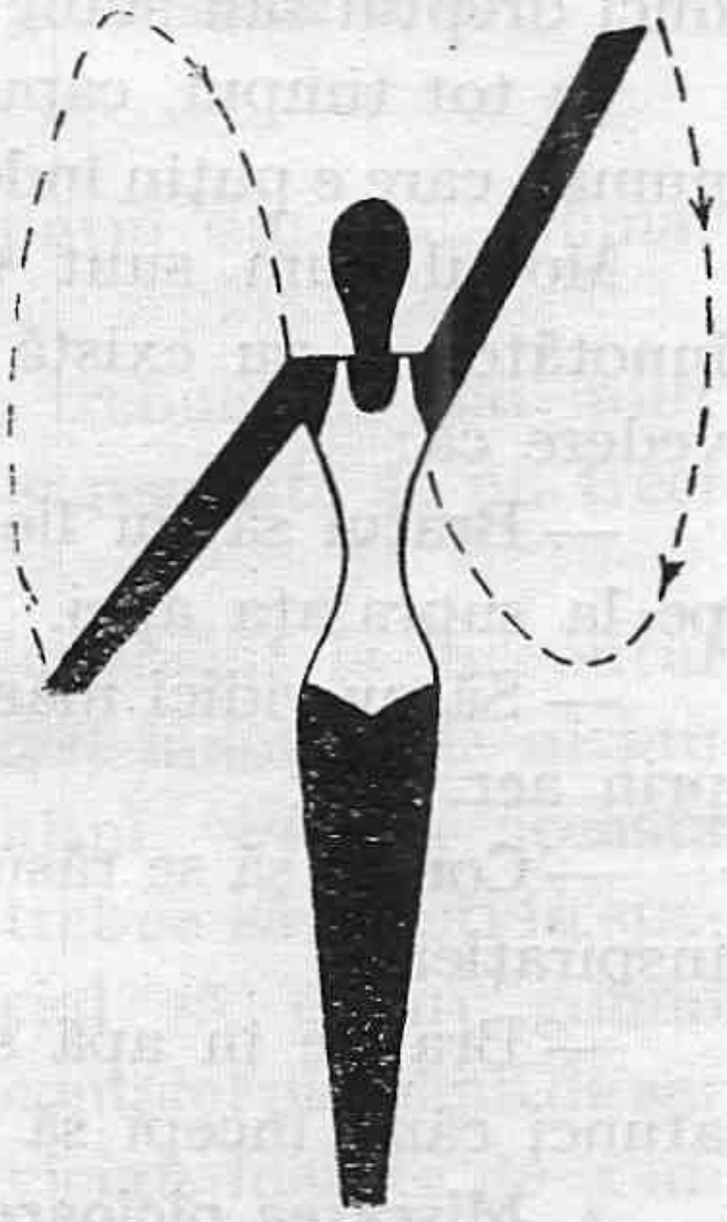
Coordonarea mișcărilor și ritmul lor.

1. Pentru a deprinde mișcarea brațelor e bine s'o înveți întâiu la uscat.

Pentru aceasta stând în picioare, mai bine este în fața unei oglinzi, te apleci cu corpul puțin înainte, menținând picioarele întinse și ușor depărtate.

Întinzi un braț înainte, altul înapoi cu palma întoarsă la înălțimea coapsei. Cel dinainte cu palma în jos.

Schimbi acum brațele; cel ce era înainte îl duci înapoi, cel ce era înapoi îl duci înainte. Această mișcare trebue făcută în același timp, simultan, și mereu la aceeași depărtare de corp. Pentru a te corecta urmează cu privirea un braț în toată mișcarea sa dinapoi înainte și apoi întorcând capul, fă același lucru pentru celălalt braț.



Mișcarea brațelor la crawl.

Învață acum să inspiri când duci brațul drept, să zicem, înainte și să expiri când e rândul stângului.

După ce deprinzi bine această mișcare, exersează-o și la apă. Pentru aceasta intră până la brâu în apă, cu figura la suprafață. Fă aceleași mișcări învățate la uscat, având în deosebi grijă să nu scoți un braț din apă înainte ca celălalt să pătrundă.

Odată stăpân pe această mișcare, caută să-ți regulezi și respirația, inspirând la trecerea unuia din brațe prin aer, cu fața întoarsă către acest braț, și expirând sub apă, atunci când duci celălalt braț înainte. Este indiferent dacă înveți să inspiri când duci dreptul sau stângul prin aer, adică pe dreapta sau stânga.

În tot timpul, capul stă pe apă, și rotirea se face din ceafă numai, care e puțin îndoită în sus, deci capul nu e complet în apă.

Modul cum sunt duse brațele depinde dela înnotător la înnotător și nu există o regulă generală. Trebue însă să ai în vedere ca:

— Brațul să nu fie dus prea sus ci palma să treacă tocmai pe la suprafața apei.

— Să nu ridici mâna mai sus decât cotul, când duci brațul prin aer.

— Corpul să se răsucească cât mai puțin în apă în momentul inspirației.

— Brațele în apă să nu tragă în zig-zag, cum se întâmplă atunci când începi să tragi prea de vreme.

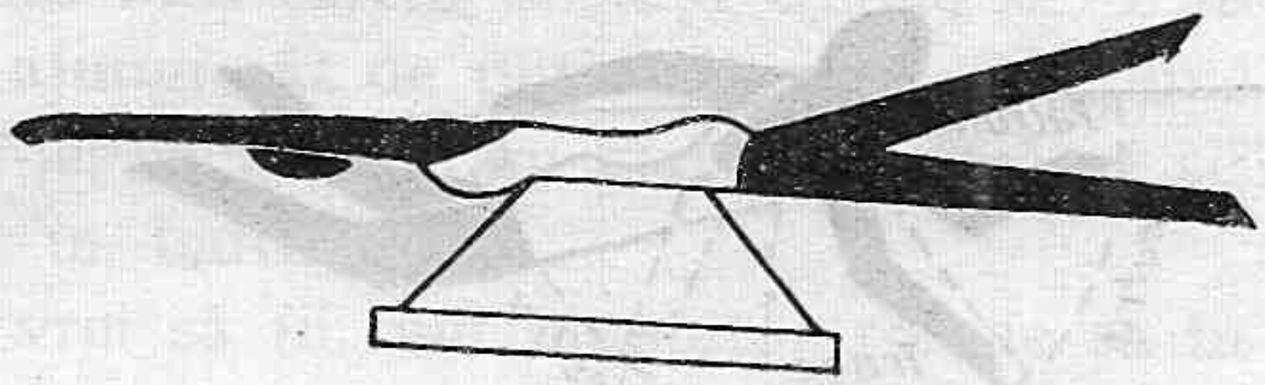
2. **Mișcarea picioarelor,** bătaia lor, se exersează de asemeni la uscat mai întâi. Dacă, pentru brațe există mai multe feluri în care le poți duce, pentru picioare nu este decât un singur fel, și pe acela trebue să-l înveți.

Pentru aceasta te culci pe burtă pe o bancă sau scaun și miști în sus și 'n jos picioarele, executând însă această mișcare numai din șolduri. În acest timp mușchii picioarelor nu trebue să fie câtuși de puțin încordați, ci complet relaxați,

destinși, labele picioarelor ușor întoarse înăuntru, iar genunchii foarte ușor îndoiți.

Odată deprinsă bătaia la uscat, treci s'o înveți în apă, exersând-o la început complet deosebit de cea a brațelor.

Incepi întâi la apă mică culcat pe burtă și sprijinind palmele pe fund. Apoi ținându-te cu mâinile de o plută ușoară, de bara bazinului, sau de o mingie de cauciuc.

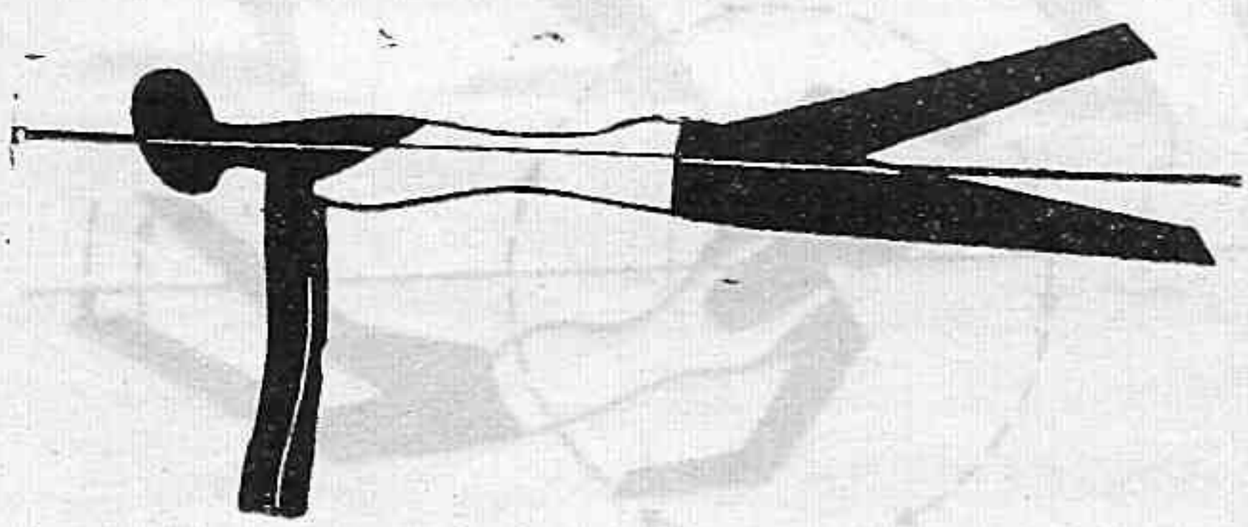


Exersarea mișcării picioarelor la uscat.

Picioarele nu trebuesc să iasă decât puțin din apă, numai călcâiele apar.

Bătaia aceasta e partea din crawl ce trebue cel mai mult exersată și până nu ți-a devenit naturală și regulată să nu treci mai departe.

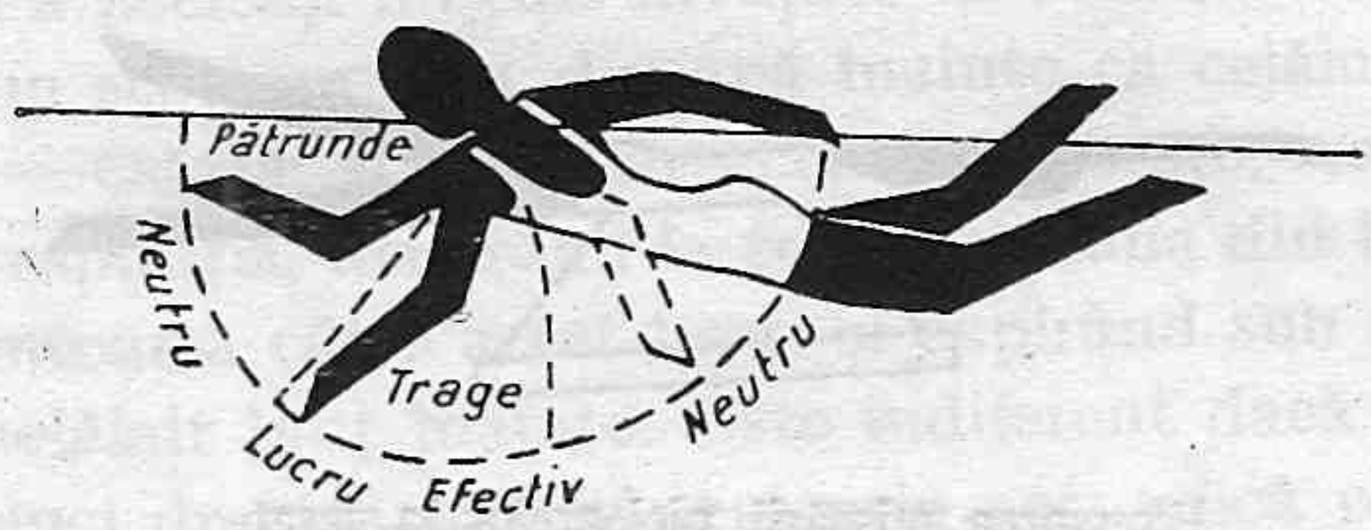
3. Respirația înnotătorului, de care s'a vorbit la începutul acestui capitol, îți este mai necesară la acest înnot ca la niciun altul. Pentru aceasta trebue să înveți în special să expiri golind complet plămânii de aer viciat, înainte de a inspira din nou.



Exersarea mișcării picioarelor în apă.

Am arătat la mișcarea brațelor momentele diferite ale respirației. Aceasta trebue să se facă continu, fără oprire între inspirație și expirație, între o respirație și alta.

Pentru a inspira în scurtul timp care-l ai la dispoziție și a nu lua mai multă apă decât aer, e nevoie să strângi gura trăgând buzele spre partea opusă celei în care ai capul în apă, iar numai prin această deschidere redusă să tragi aerul cu putere. Cu timpul și de nevoie, vei deprinde și acest detaliu.



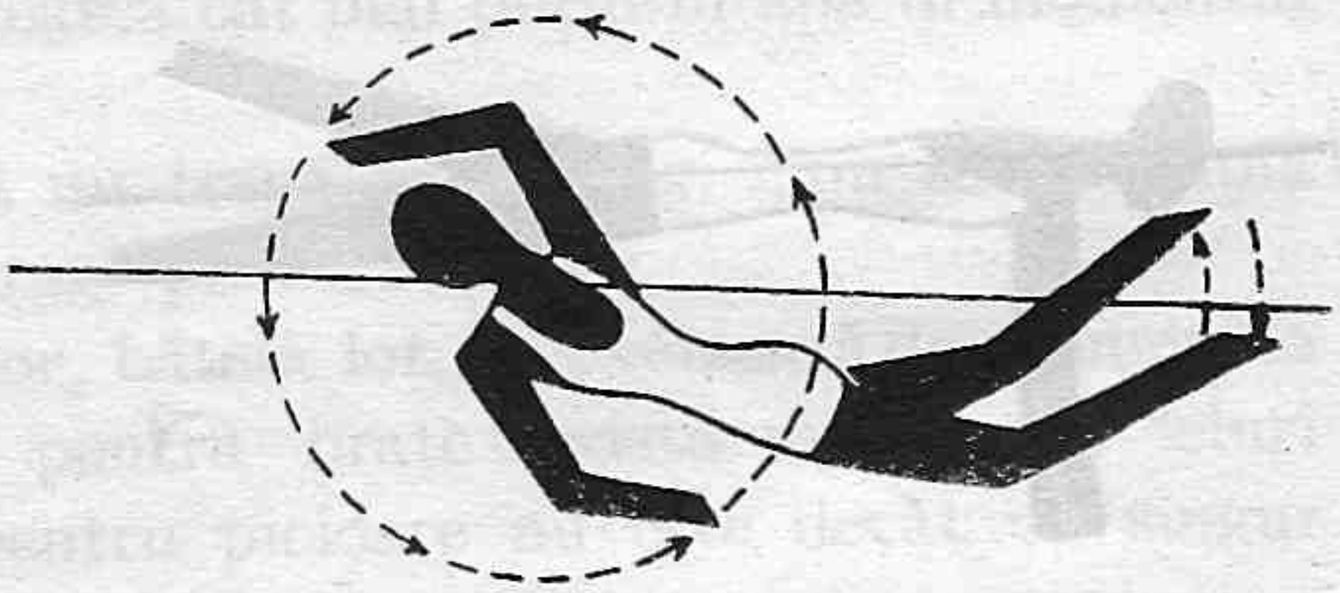
Fazele mișcării în apă.

4. Coordonarea este parte cea mai grea de învățat la acest înnot deși bătaia picioarelor nu e imperios legată de a brațelor ca la bras.

Prima condiție ce trebue îndeplinită pentru a căpăta un ritm perfect este respirația. Aceasta se învață cum am mai arătat.

Trebue să-ți găsești apoi o cadență proprie între bătaia picioarelor și mișcarea brațelor.

E bine până înveți, să numeri în gând numărul de bătăi ce-l faci pentru fiecare mișcarede braț. Așa, dacă numeri câte două bătăi pentru fiecare drum de braț prin aer, înnoți în patru timpi, cel mai ușor; dacă numeri câte trei, atunci înveți în șase timpi, cel mai obișnuit crawl.



Mișcările complecte.

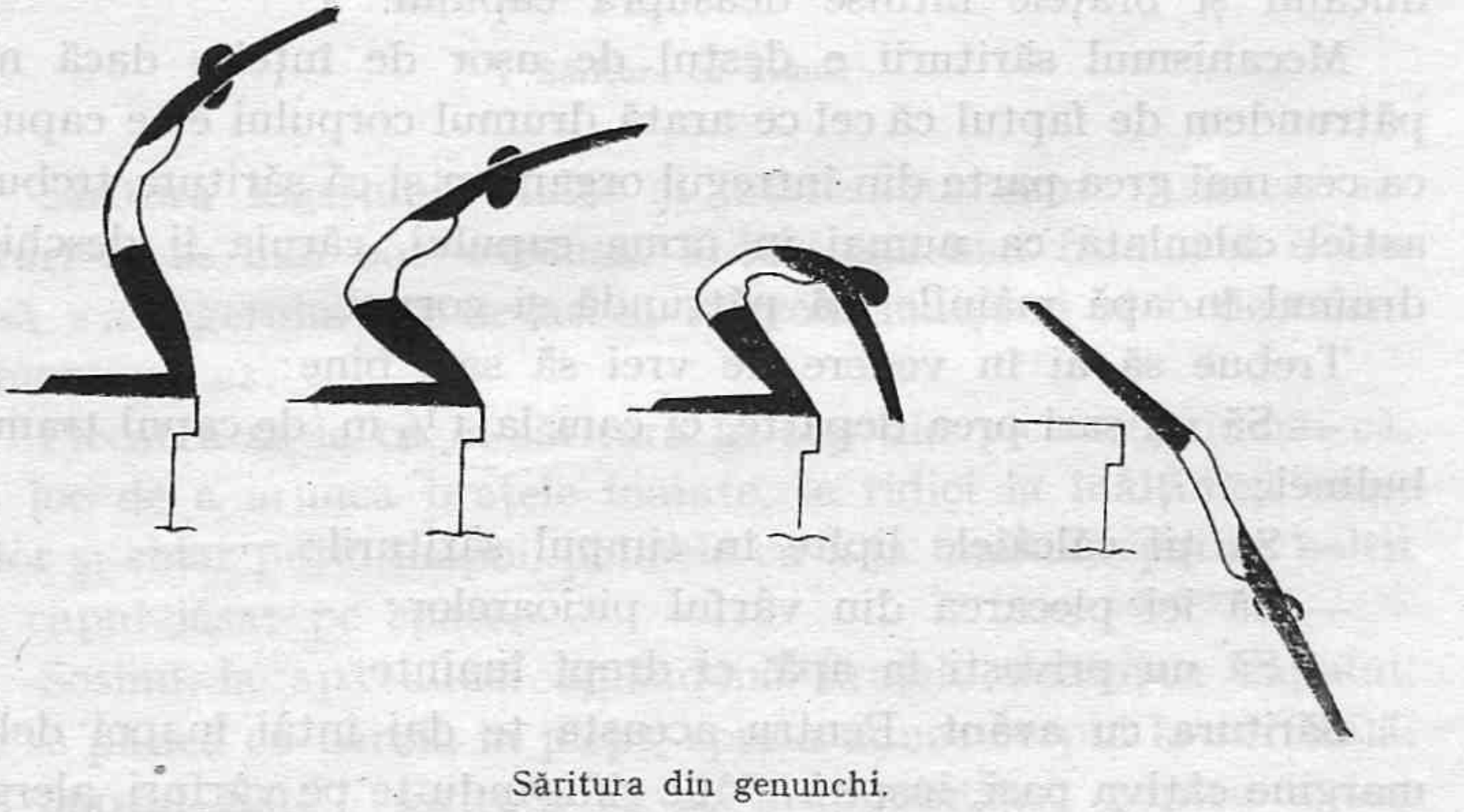
Cu practica, îți vine în mod natural și cadența. Aceasta îți va fi de absolută nevoie de vrei să fii un bun înnotător și să poți înnota pe

mari distanțe. Ori, nimic nu e mai greu dedesvățat ca o mișcare dela început greșit deprinsă; de aceea caută să iei, cu puțină răbdare, dela început bine.

Innoturi mai sunt multe și fiecare din ele are frumusețile și întrebuințările lui. Cum însă cartea de față trebue să te învețe încă destule ca să ajungi cât de puțin marinar, mulțumește-te cu astea și învață-le, căci, cum am mai spus, fără să știi a înnota n'ai ce căuta în barcă.

SĂRITURI. De vrei să fii bun înnotător trebue să înveți a sări în apă. Pe lângă priveliștea minunată a corpului sburând între apă și cer, acest exercițiu e și cel mai desăvârșit pentru oțelirea curajului și dobândirea celei mai perfecte elasticități a corpului.

Deși pare greu, dar cu un grăunte de curaj și multă practică,



Săritura din genunchi.

oricine poate deveni un bun săritor. De asemeni cu cât începi mai tânăr cu atât poți ajunge la o mai mare perfecțiune.

— Pentru prima săritură e bine să încerci din poziția în genunchi. Pentru aceasta îngenunchiază la marginea pontonului sau trambulinei pe care te afli, cu capul între brațe, și te apleci înainte până ce corpul pierzându-și echilibrul cade în apă. Pentru a reveni la suprafață e ușor; de cum ai intrat sub apă îndoi spatele, scoțând pieptul înainte și ridici capul și brațele.

— Când ai ajuns să faci bine aceasta, încearcă săritura în cap din picioare.

Du-te iar la capătul scândurii și așează-te cu fața la apă, degetele mari dela picioare depășind cu vârfurile lor, marginea scândurii.

Ții capul drept, brațele întinse orizontal înainte; tragi aer bine în piept mișcând totdeodată brațele în lături; ținându-ți respirația, sari înainte și 'n sus prin destinderea picioarelor, ducând și brațele întinse deasupra capului.

Mecanismul săriturii e destul de ușor de înțeles dacă ne pătrundem de faptul că cel ce arată drumul corpului este capul, ca cea mai grea parte din întregul organism și că săritura trebue astfel calculată ca numai în urma capului, căruia îi deschid drumul în apă mâinile, să pătrundă și corpul.

Trebue să ai în vedere de vrei să sari bine:

— Să nu sari prea departe, ci cam la 1 ½ m. de capul trambulinei;

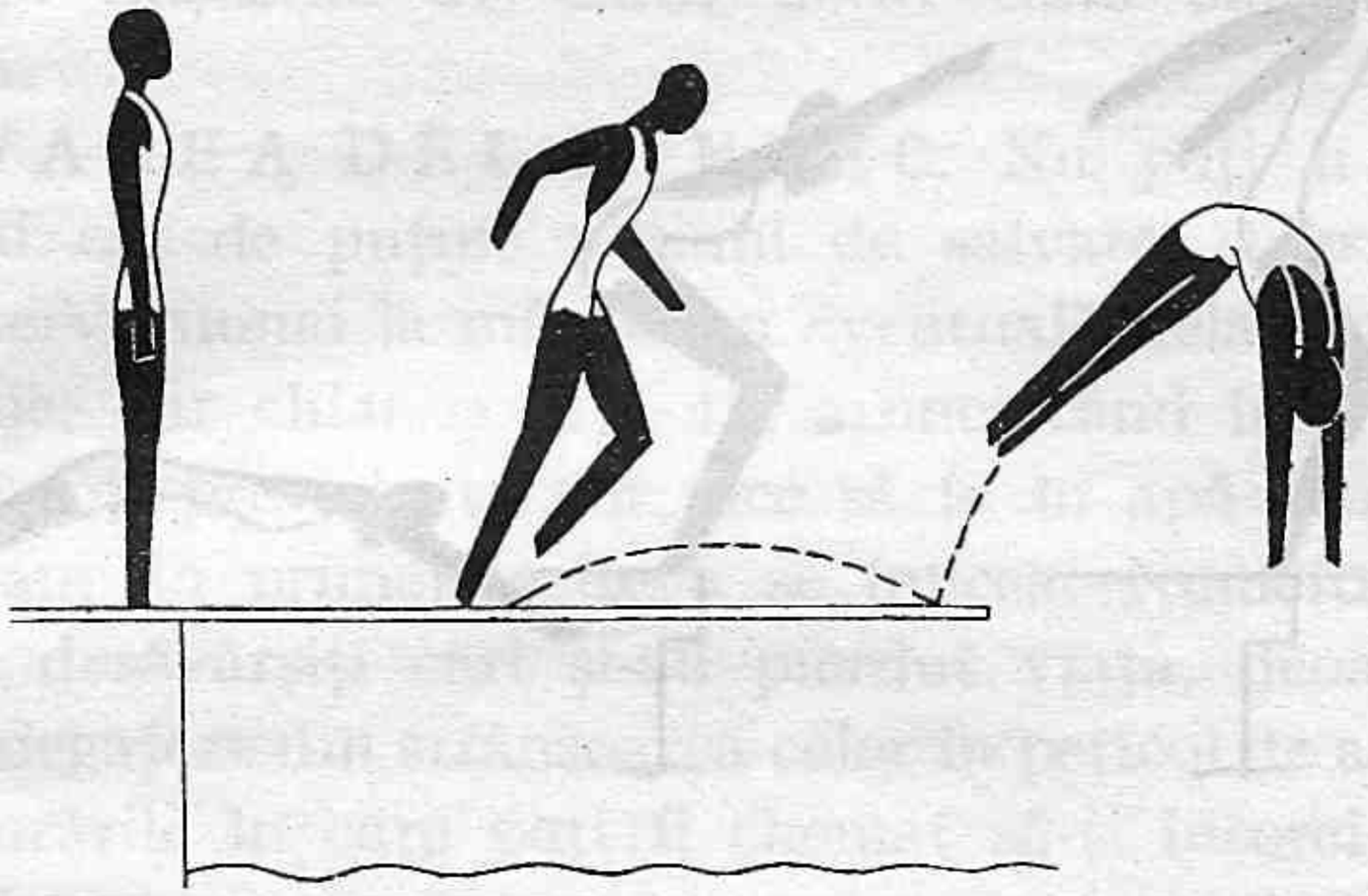
— Să ții călcâiele lipite în timpul săriturii;

— Să iei plecarea din vârful picioarelor;

— Să nu privești la apă, ci drept înainte.

Săritura cu avânt. Pentru aceasta te dai întâi înapoi dela margine câțiva pași, inspiri adânc ridicându-te pe vârfuri, alergi fără a te pleca înainte, cei câțiva pași ce te despart de apă, și sari pe marginea scândurii izbind-o cu tălpile și fără a îndoi genunchii.

In timpul căderii prin aer capul e tras înapoi, spatele boltit, picioarele lipite, vârfurile întinse. Ele trebuesc să intre în apă tot pe acolo pe unde a pătruns și capul, iar numai după ce au intrat și ele sub suprafață ridici capul și mâinile pentru a eși.



Săritura cu avânt.

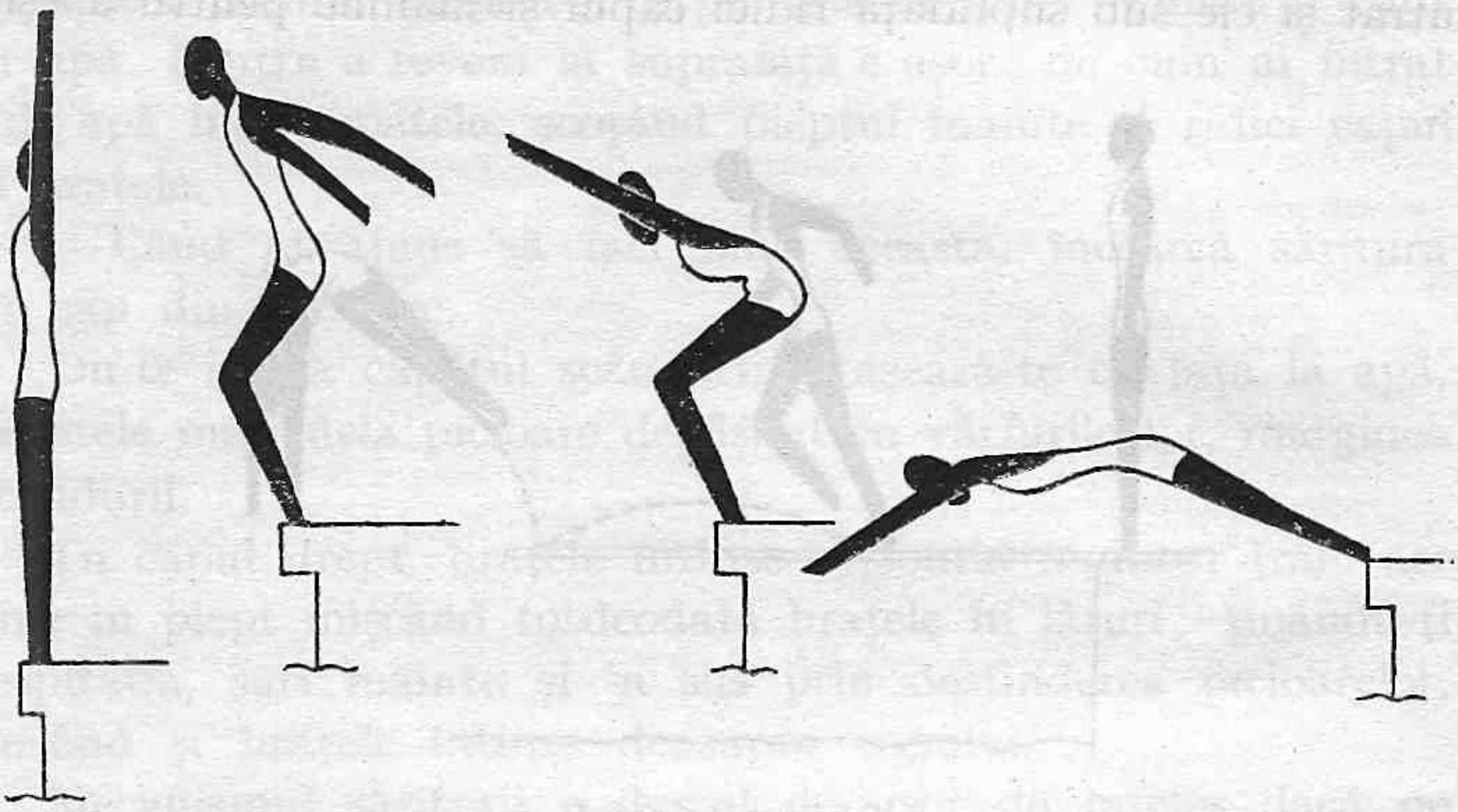
Săritura îngerului. Multe și interesante sunt variatele sărituri ce se mai pot executa. Totuși cea mai frumoasă e cea zisă «a îngerului» și de aceea ne vom mulțumi să o descriem numai pe ea.

Plecarea se ia ca la săritura în cap din picioare, numai că, în loc de a arunca brațele înainte, le ridici la înălțimea umerilor și chiar puțin înapoi, palmele cu fața înainte, spatele boltit și capul lăsat pe spate.

Sosind la apă aduci amândouă brațele deasupra capului, ce se pleacă cu bărbia în piept, spre a aduce corpul la verticală.

Startul. Este o săritură ce se întrebuințează pentru a lua plecarea într'o cursă. Spre deosebire de celelalte sărituri, la start nu vei căuta să intri în apă, ci dimpotrivă să luneci cât mai ușor și mai departe la fața ei.

Pentru aceasta stai mai întâi la marginea basinului cu brațele întinse în sus. Indoind genunchii și corpul înainte duci și brațele înapoi.



Startul.

Incordându-te bine, svârli brațele înainte și odată cu ele și corpul întins înainte și împins de destinderea picioarelor. Capul stă în căderea la apă între mâini, bărbia în piept, pântecele supt.

Intoarcerea. Cum concursurile de înnot au loc în basine ce în majoritatea cazurilor sunt mai scurte decât durata totală a parcursului și deci trebue să parcurgi, lungimea basinului de mai multe ori, este necesar a cunoaște și tehnica acestor întoarceri.

Așa la bras, odată ajuns la peretele basinului, apuci bara sau marginea și te ridici ușor din apă. Strângându-te apoi te întorci complet și punând tălpile pe perete, împingi puternic căutând a te ține cât mai orizontal spre a înainta cât mai departe.

La crawl cum simți cu una din mâini peretele, o sprijini pe el, inspiri adânc și băgând capul sub apă tragi din cealaltă mână sub apă pentru a te întoarce cât mai repede cu spatele la perete. Odată întors, strângi picioarele și le așezi cu tălpile pe perete. Impingi puternic căutând a aluneca cât mai mult și nu începi mișcările de crawl decât când simți că pierzi din iuțeală.

SALVAREA DELA ÎNNEC. Nu poți fi înnotător dacă nu ai cât de puține noțiuni de salvare. Aceste noțiuni nu-ți vor servi numai la mântuirea eventuală dela înnec a celor în primejdie, dar chiar și la a ta, atunci când împrejurări pe care nu le poți prevede te vor face să fii în apă în apropierea unei persoane în primejdie de a se înneca. Numeroși au fost înnotătorii desăvârșiți cari și-au pierdut viața, deoarece n'au știut să se degajeze din strânsoarea celor în pericol de a se înneca.

Imprejurările în care poți fi chemat să-ți încerci cunoștințele de salvare sunt numeroase; noi vom trece în revistă pe cele mai frecvente.

O persoană e în primejdie la o depărtare oarecare de țărm. Iată care sunt sfaturile date de Salvamar [1]) și pe care n'ar strica să le știi pe dinafară.

Cum trebue salvat un om care se înnecă. Graba este periculoasă! Stai o clipă și chibzuești! Dacă nu poți veni în ajutor de pe mal cu prăjini, fringhii, colaci de salvare, etc., atunci sări în apă! Aruncă mai întâi îmbrăcămintea care te-ar stânjeni — în primul rând haina și ghetele — și descheeți gulerul.

Innoată spre cel care se înnecă numai pe la spatele lui! Nu te lăsa apucat! Dacă te-a apucat, scufundă-te cu el căci așa îți va da drumul mai repede și procedează astfel:

---

[1]) Societatea de salvare a naufragiaților în apele românești.

1. Dacă te-a apucat în brațe:

Smuncește-ți cu toată puterea brațele înainte, în sus și în jos, răsucindu-te în același timp în așa fel ca palmele celui ce se înneacă să se întoarcă în lături. Indată ce te-ai eliberat apucă-l pe la spate.

2. Dacă te-a apucat în brațe pe la spate:

a) Apucă-l cu mâna stângă de cotul stâng, iar cu mâna dreaptă apucă-l de încheietura mânei stângi.

b) Cu mâna stângă împingi cotul stâng în sus, iar cu mâna dreaptă trage-i brațul stâng în jos, răsucindu-i-l până ce scapi de strânsoare și spre spatele lui.

c) Răsucește-i brațul mereu până ce ajungi în spatele lui și apucă-l pe la spate.

3. Dacă te-a apucat din față:

a) Pune-i palma dreaptă în față și apasă-i cu putere nasul și bărbia împingându-i capul pe spate cât îți ajunge mâna, și apucă-l în același timp cu mâna stângă de șale trăgându-l spre tine.

b) Dacă nu te slăbește din strânsoare, lovește-l cu genunchiul în stomac. Indată ce te-a eliberat apucă-l pe la spate.

4. Dacă și-a încolăcit brațele după gâtul tău:

a) Intoarce-ți cât poți capul spre stânga.

b) Pune palma ta dreaptă în obrazul lui drept și împinge cu putere, apucându-l în același timp cu mâna stângă de cotul drept.

c) Impinge-i cât poți capul cu palma ta dreaptă, iar cu mâna stângă împinge-i în sus și răsucește-i brațul drept până ce reușești să-l apuci de cap pe la spate.

Procedee pentru scoaterea la mal a unui înnecat.

A) Apucă-l cu amândouă mâinile de sub subțiori și înnoată pe spate. Dacă înnecatul se sbate, apucă-l de brațul stâng cu mâna dreaptă (pe sub subțioară) împingându-i-l înainte, iar

cu mâna dreaptă apucă-l (tot pe sub subțioară) și ține-l bine de partea de sus a brațului drept. Fii atent la fiecare mișcare a lui.

B) Apucă-l pe la spate cu amândouă mâinile de cap, astfel ca degetele mari să vină pe urechile lui iar celelalte degete de-a-lungul fălcilor, și înnoată pe spate.

C) Apucă-l cu mâna dreaptă (pe deasupra pieptului) de sub subțioara stângă și înnoată pe o parte.

D) Ține-l de mâna stângă cu mâna ta dreaptă, petrecându-i-o pe la spate, și strânge-i în același timp brațul drept în subțioara ta, înnotând pe o parte.

— Exercitează totdeauna în bae aceste procedee.

— Invață să le exerciți în așa fel ca gura înnecatului să fie menținută afară din apă.

— Invață să înnoți și învață să salvezi.

— Fiecare român să fie un înnotător, și fiecare înnotător să fie un salvator.

Dacă ești într'o barcă ce s'a răsturnat. Te depărtezi mai întâi spre a nu fi în primejdie de a fi apucat de mai multe persoane deodată, apoi dă ajutor separat celor ce au nevoie, ducându-i pe rând la barca răsturnată și sfătuindu-i să se ție pentru moment bine de ea. Innoată apoi împrejur încurajându-i, sau dacă țărmul e aproape încearcă să-i duci acolo unul câte unul.

Cineva cade de pe bordul unui vas. Svârle imediat în apă un colac de salvare, o centură, sau o piesă de lemn. De vrei să te svârli în apă după cineva, sari totdeauna pe la pupa spre a nu fi izbit de bordaj sau prins de elici.

In caz de naufragiu. De trebue să părăsești nava și de mai ai timp, pune-ți o haină groasă dacă ești în sezonul rece și pe deasupra centura de salvare. Aceasta e necesar deoarece majoritatea naufragiaților mor de congestie datorită frigului; hainele chiar ude, păstrează căldura corpului.

De trebue să te svârli în apă, sari totdeauna în picioare spre a nu te izbi de vreo epavă ce întâmplător ar pluti în apropiere.

La panică mai sigur e să te susții cu o singură scândură sau alt obiect plutitor ce vei găsi, decât să te sui într'o barcă deja încărcată.

Dacă ești în apă în apropierea unei nave ce se scufundă depărtează-te câteva zeci de metri spre a nu fi atras în vârtejul ce se formează.

Cum ajuți pe un înnotător ostenit sau având un cârcel. Il pui să facă pluta și să-și sprijine mâinile pe umerii tăi. Innoți apoi bras spre mal, cel ajutat plutind deasupra ta.

Pe distanță mare e mai bine să înnoți pe o coastă, iar cel ajutat să-și reazime mâna pe umărul tău.

Să scoți un înnecat dela fund. Poți cunoaște locul unde este după băsicuțele de aer ce es la suprafață; la râu caută-l ceva mai la deal de locul unde es acestea.

Te dai la fund, îl apuci pe sub brațe, și împingând cu putere în fund îl tragi la suprafață.

Respirația artificială. De multe ori nu e destul să aduci la țărm pe cel în primejdie de a se înneca, ci și a-l readuce la viață, în caz că și-a pierdut cunoștința. Recurgi atunci la respirația artificială.

Metoda cea mai modernă și cea mai ușoară e cea inventată de Dr. Schaeffer, bazată pe acțiunea diafragmei asupra plămânilor. Procedează astfel:

Pui înnecatul pe piept cu un braț în lungul corpului și altul îndoit sub cap, de preferință pe o pantă ușoară pentru ca apa înghițită să se scurgă mai ușor. Ii cureți gura și gâtul, trăgându-i și limba afară, spre a nu împiedica libera circulație a aerului.

Ingenunchiază călare pe corp sau alături cu el punând palmele pe coastele inferioare de fiecare parte a corpului. Degetele le ții depărtate; degetele mari paralele cu șira spinării.

Te apleci apoi înainte, apăsând cu palmele, mai întâi în josul, apoi în susul pieptului.

Apeși timp de trei sau patru secunde, apoi dai drumul brusc.

Continui cu un ritm de cincisprezece apăsări pe minut, timp de o oră și de două chiar.

După ce respirația a fost restabilită, trebue restabilită și circulația prin masaje, ce se fac totdeauna către inimă, cuverturi calde și băuturi fierbinți.

În niciun caz să nu cauți însă a-i restabili circulația înainte de a-și fi regăsit răsuflarea normală, acest fapt putând avea urmări fatale.

MATELOTAJ ȘI NOMENCLATURĂ

Năvile și **îmbarcațiunile** sunt corpuri plititoare de lemn, fier sau oțel ce servesc oamenilor să plutească pe fața apelor.

Imbarcațiunile sunt corpuri mici plutitoare întrebuințate pentru transportul persoanelor și cantităților mici de material, precum și pentru sporturi și plăcere.

După felul propulsorului, adică a aparatului ce le pune în mișcare, ele sunt de mai multe feluri:

— **îmbarcațiuni cu rame** puse în mișcare prin forța mușchiulară a omului;

— **îmbarcațiuni cu vele** puse în mișcare de presiunea vântului asupra pânzelor întinse;

— **îmbarcațiuni cu motor** puse în mișcare de elice acționate de mașina cu aburi sau motor.

Manevrele, adică știința de a conduce navele, nu se învață în cărți.

Înainte de a lua cârma unei îmbarcațiuni învață să fii marinar, căci nimeni nu poate fi comandant pe mare, înainte de a fi fost simplu marinar. Această regulă nu trebue uitată niciodată căci pentru a fi stăpân pe barca ta trebue să începi prin a învăța tu însuți cunoștințele elementare ale marinarului.

MATELOTAJ. Primul lucru pe care trebue să-l faci este să înveți numele părților principale ale cocei (corpul navei), și ale greementului (totalitatea pânzelor, manevrelor, vergelor, macaralelor, etc.).

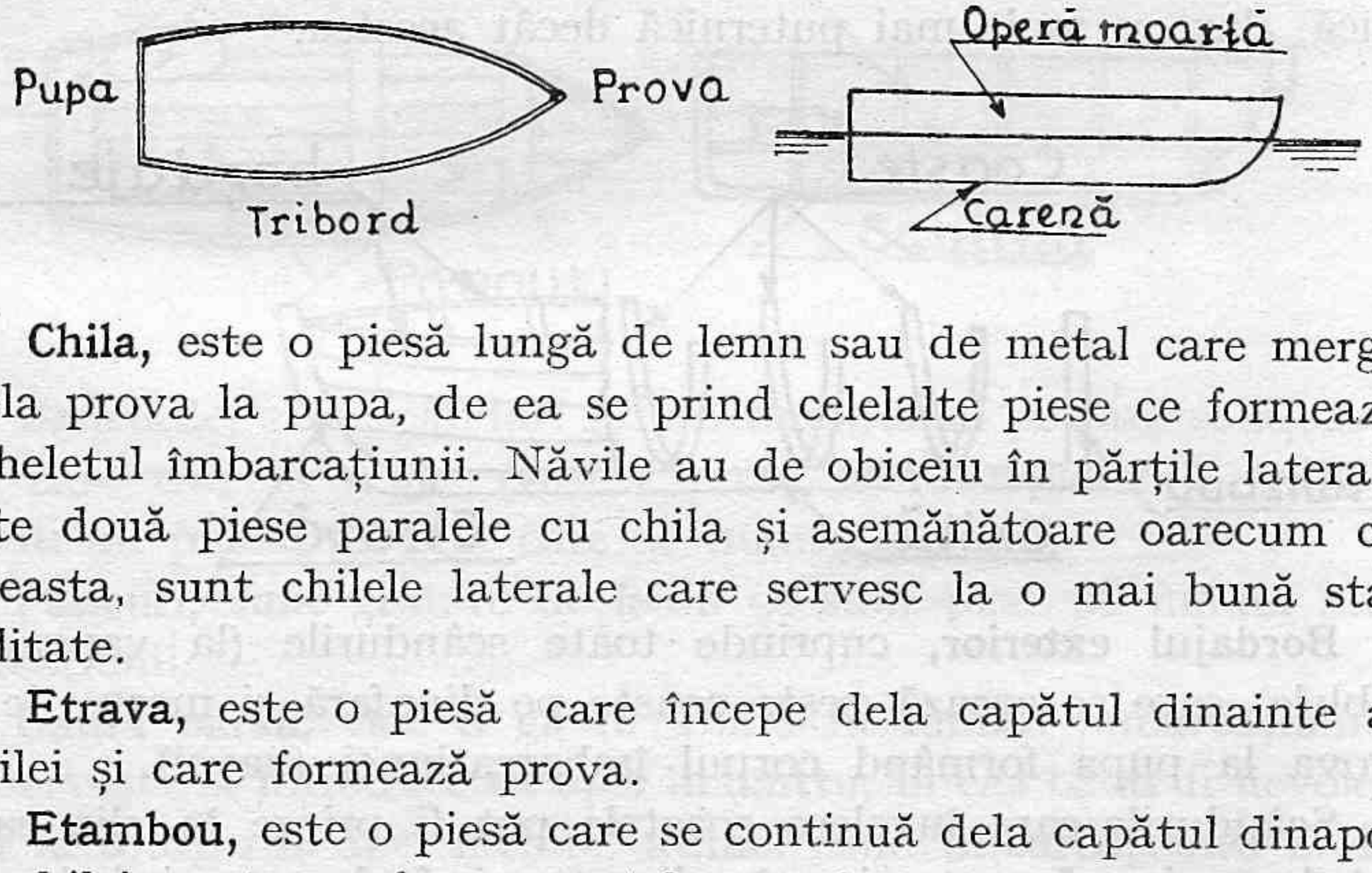
In ceea ce privește coca, adică corpul îmbarcațiunei, aceasta a fost la început o plută făcută din trunchiuri de arbori prinși

între ei, pe urmă s'a transformat în « pirogă », un trunchiu de arbore scobit, numită pe apele noastre **cin.**

Ai văzut fără îndoială în cărțile de Istorie Antică pictate pe diferite vase chaldeene un fel de îmbarcațiuni din pământ; se mai întrebuințează încă și astăzi prin acele părți. De asemeni Eschimoșii se servesc și astăzi de caiace, îmbarcațiuni cu bordajul din piele și indienii de canouri făcute din scoarță de copac.

Îmbarcațiunile pe care tu le vei manevra și le vei cunoaște, deși rezultat al unor experiențe de veacuri, nu sunt de o construcție foarte complicată.

La o îmbarcațiune deosebim, în sensul lungimei, **prova,** adică partea dinainte, **centrul,** partea din mijloc și **pupa** partea cea mai dinapoi. Privind o îmbarcațiune dela pupa spre prova partea din dreapta se chiamă « **tribord** » și partea din stânga « **babord** ».



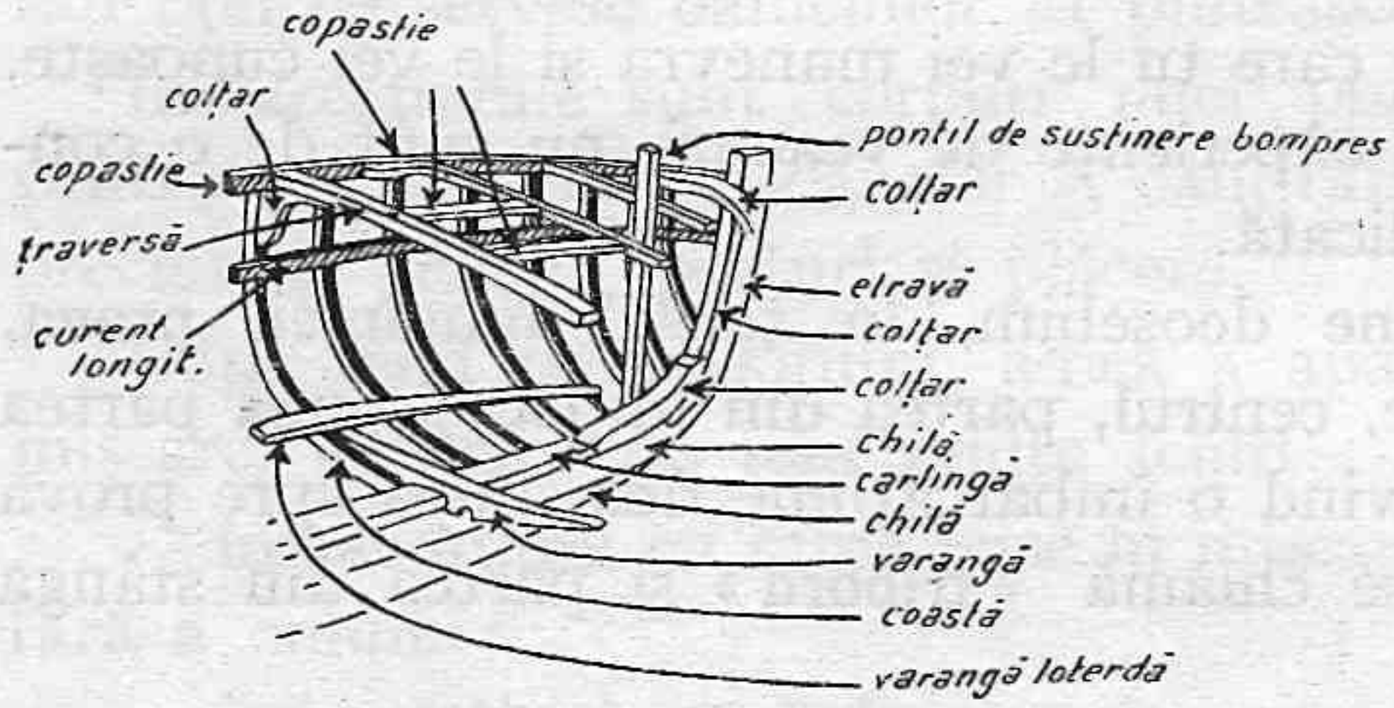
Chila, este o piesă lungă de lemn sau de metal care merge dela prova la pupa, de ea se prind celelalte piese ce formează scheletul îmbarcațiunii. Năvile au de obiceiu în părțile laterale alte două piese paralele cu chila și asemănătoare oarecum cu aceasta, sunt chilele laterale care servesc la o mai bună stabilitate.

Etrava, este o piesă care începe dela capătul dinainte al chilei și care formează prova.

Etambou, este o piesă care se continuă dela capătul dinapoi al chilei pentru a forma spatele pupei.

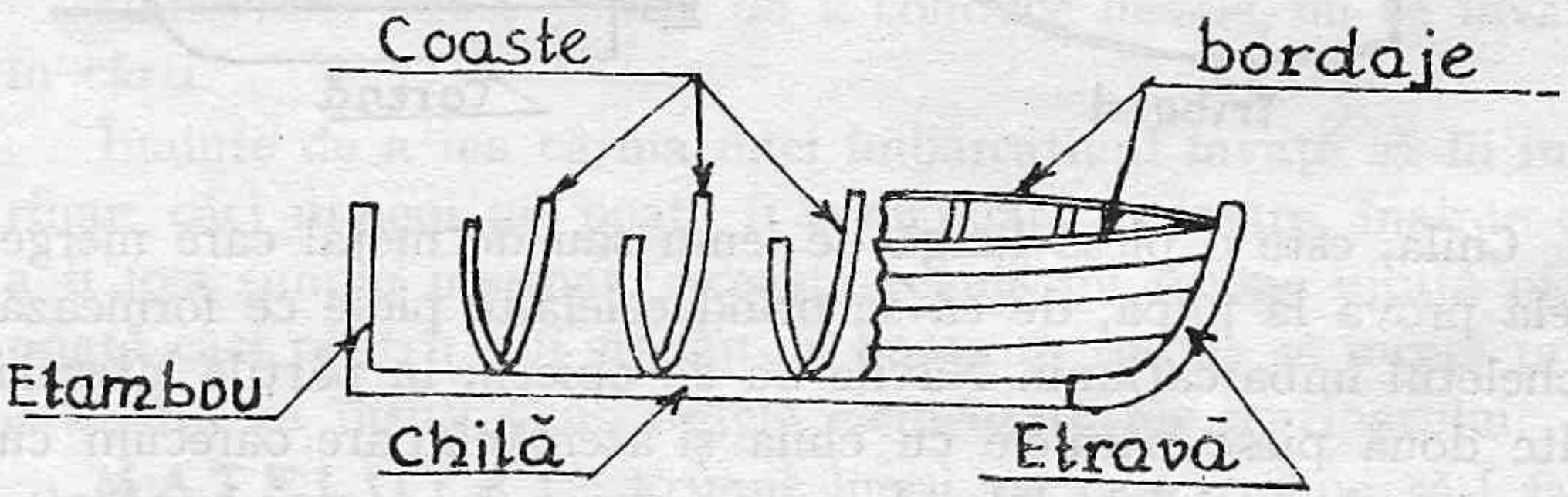
Tablou, este o piesă care se sprijină pe etambou și formează pupa (unele îmbarcațiuni n'au tablou și în acest caz pupa este la fel cu prova, acest fel de îmbarcațiuni se numesc baleniere și lotci).

Coastele, sunt piese ce formează scheletul pereților îmbarcațiunii, se numesc popular **crevace.**



Carlinga, este o chilă internă, ea fixează coastele pe chilă.

Varanga, este o legătură transversală a scândurilor ce formează bordajul; se găsește între chilă și carlingă. Se aseamănă cu coastele însă este mult mai mică, dar cu mult mai puternică decât acestea.



Bordajul exterior, cuprinde toate scândurile (la vapoare, tablele) care se așează peste coaste pe dinafară și merge dela prova la pupa formând corpul îmbarcațiunei (navei).

Scândurile care învelesc coastele pot fi prinse în **clin** sau **neted**; se zice că sunt prinse în clin atunci când partea inferioară

a scândurilor de sus acoperă partea superioară a scândurilor de dedesubt, cam cum sunt olanele pe o casă, între ele fiind prinse cu cuie. Neted înseamnă că scândurile sunt puse una lângă alta fără a se acoperi.

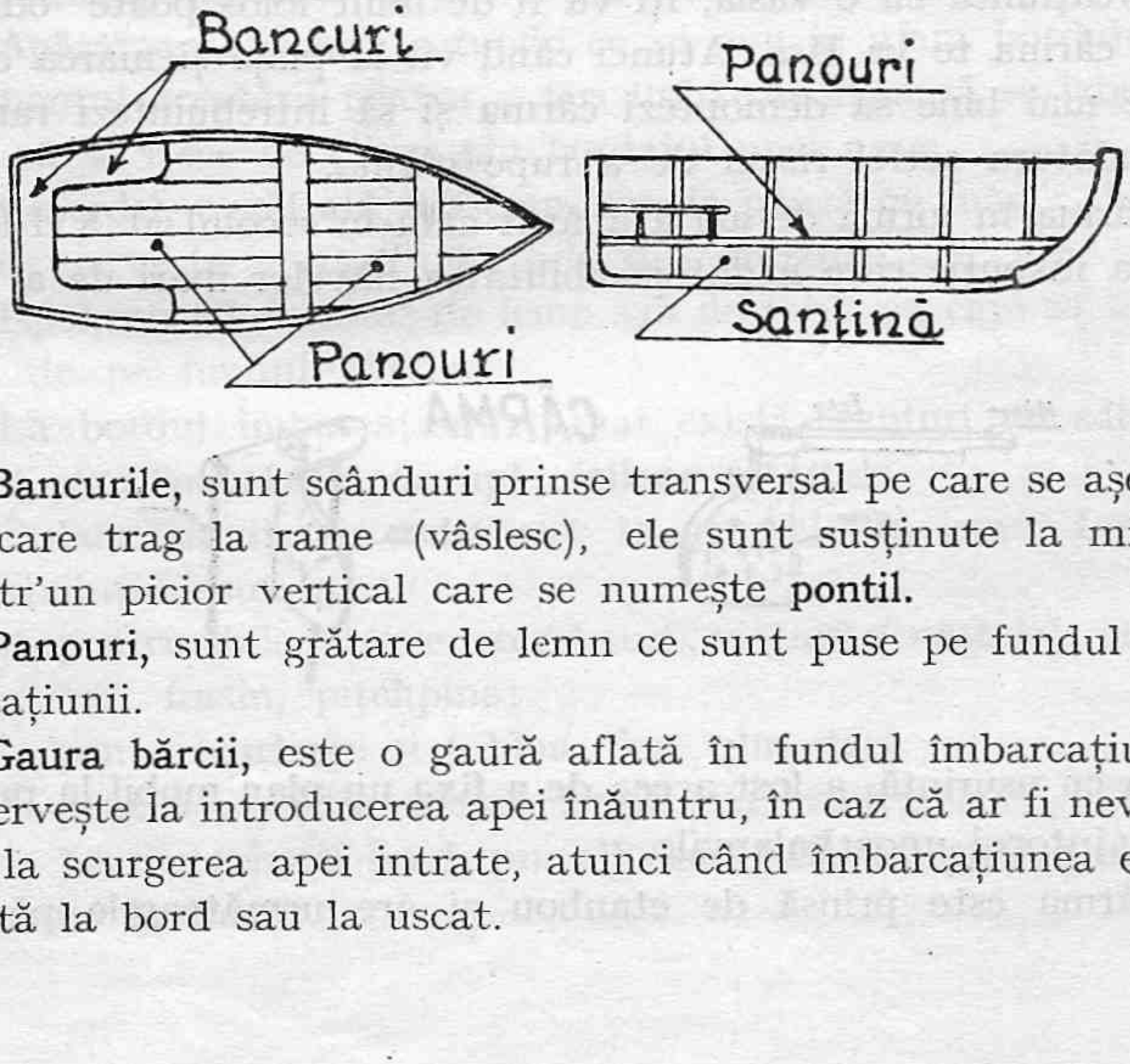
Copastia, este piesa de deasupra care mărginește îmbarcația de jur împrejur, în ea se prind coastele.

Carena, sau **opera vie** este partea din corpul îmbarcațiunii ce stă în apă.

Opera moartă, este partea din corpul îmbarcațiunii ce stă deasupra apei.

Linia de plutire, linia până la care îmbarcațiunea intră în apă.

Pescaj, se numește adâncimea la care îmbarcațiunea intră în apă, sau înălțimea îmbarcațiunii dela chilă și până la linia de plutire.



Bancurile, sunt scânduri prinse transversal pe care se așează cei care trag la rame (vâslesc), ele sunt susținute la mijloc printr'un picior vertical care se numește **pontil.**

Panouri, sunt grătare de lemn ce sunt puse pe fundul îmbarcațiunii.

Gaura bărcii, este o gaură aflată în fundul îmbarcațiunii, ce servește la introducerea apei înăuntru, în caz că ar fi nevoie, sau la scurgerea apei intrate, atunci când îmbarcațiunea e ridicată la bord sau la uscat.

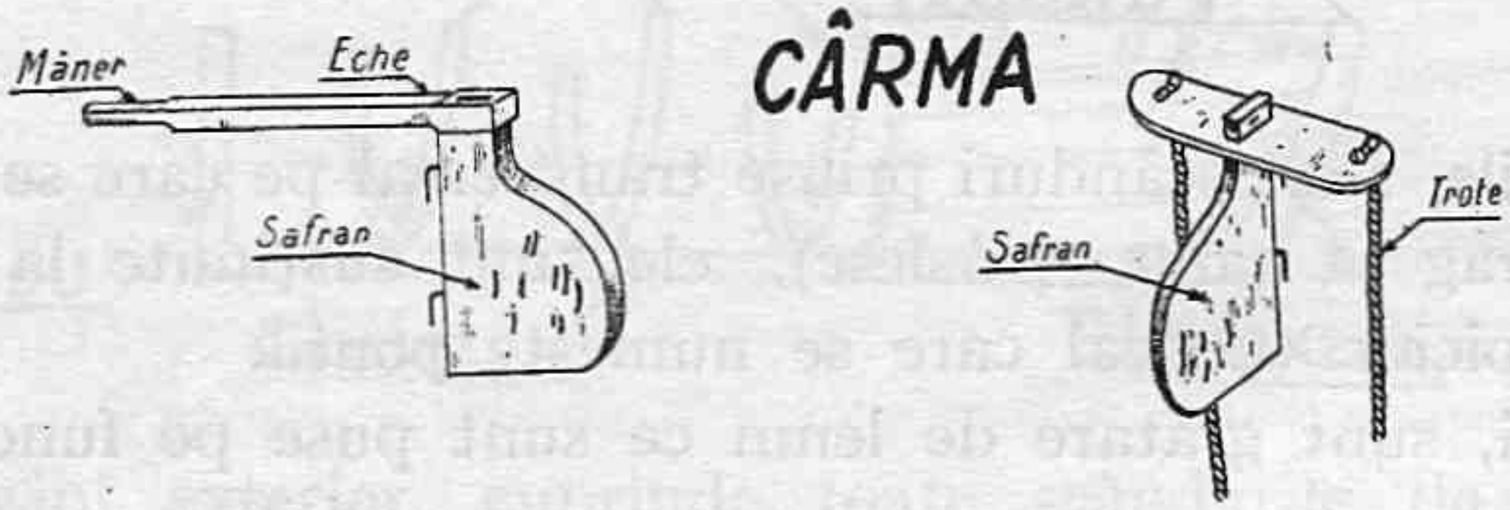
Îmbarcațiunile se împart de obicei în două părți:

Camera bărcii, partea din spre pupa, care are de jur împrejur un banc pe care stă cel dela cârmă și pasagerii.

Barca propriu zisă, partea din spre prova unde se găsesc bancurile pe care stau cei dela rame.

Cârma. Și ea ca și celelalte aparate ce există în marină este rezultatul unei lungi evoluții. Pentru a o avea în forma de azi, au trecut multe sute de ani de strădanie. La început se guverna (cârmea) cu rama (vâsla); astfel au trecut Vikingii din Europa în America cu câteva sute de ani înaintea lui Columb. De altfel vâsla-cârmă, nu a dispărut nici până azi, se întâlnește la pirogele băștinașilor «mărilor de Sud», la îmbarcațiunile olandezilor, la lotcile pescarilor noștri și chiar la mai multe îmbarcațiuni de plăcere. De altfel n'ar fi rău ca exercițiu să încerci să-ți guvernezi îmbarcațiunea cu o vâslă, îți va fi de mult folos poate odată când cârma te va lăsa. Atunci când vii la plaje și marea este rea e mai bine să demontezi cârma și să întrebuințezi rama, vei înlătura astfel riscul de a rupe cârma.

Cârma în forma de azi a apărut cam în secolul al XII-lea; marea invenție care a dat posibilitatea navelor mari de a gu-



verna cu ușurință, a fost aceea de a fixa un plan mobil la pupa prin ajutorul unor balamale.

Cârma este prinsă de etanbou și are următoarele părți:

Osia, sau axul cârmei, este partea care se prinde de etanbou cu ajutorul unei țâțâne formate din două părți, balamaua fixată pe etambou și cuiul fixat pe ax.

Pana este partea din spre pupă a cârmei.

Safranul este partea scufundată a cârmei, asupra ei se exercită presiunea apei.

Echea este bara fixă pe capul axului cu care se manevrează cârma. Unele ambarcațiuni în loc de eche au o piesă care se pune transversal pe capul axului cârmei și de capetele căreia se leagă două sfori, învelite uneori în pânză, anume **troțe.**

Cange se numește o prăjină care are la capăt un cârlig de bronz sau fier (poate fi cange cu cârlig simplu sau dublu), folosește pentru a se apăra sau agăța îmbarcațiunea la acostare și a îndepărta prova la plecare.

Barbetă, parâmă la prova care servește la legarea bărcii.

Apărătoare, perniță rotunde ce se pun în afara bordului în momentul acostării pentru a feri îmbarcațiunea să se izbească sau să se frece de cheiu sau bordajul unei nave.

Ghiordel, o găleată de lemn sau de pânză cu mâner de parâmă, servește a se arunca apa din îmbarcațiune, etc.

Ispol, un fel de faraș de lemn sau de tablă cu care se scoate apa de pe fundul bărcilor.

La bordul îmbarcațiunilor mai există, **centuri de salvare, tapet, pavilion, butoi de apă, felinar** și altele.

Îmbarcațiunile se construesc în general din lemn. Lemnul întrebuințat este:

— pentru chile, etrave, etambouri, osatură (coastele): stejar, ulm, dud, frasin, pitchpine;

— pentru carlinge și tablou: fag, ulm, teck;

— pentru copastie: stejar, frasin, fag, teck;

— pentru arbori: brad, pin alb, sau bambus, pentru îmbarcațiunile de lux;

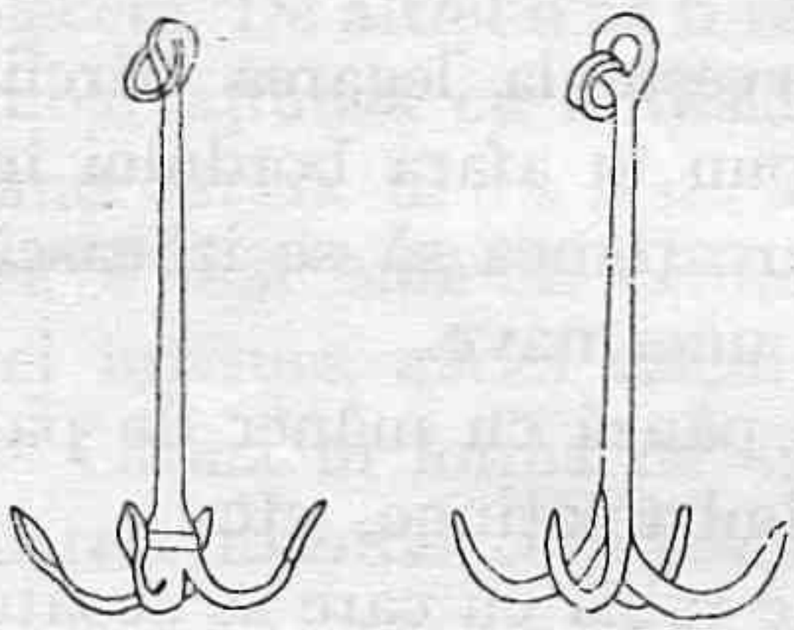
— pentru bordaj: pin, pitchpin, mahon, cedru, castan, brad.

Unele îmbarcațiuni sunt acoperite complect, adică în loc de bancuri au o punte dela prova la pupa, astfel de îmbarcațiuni se numesc, îmbarcațiuni puntate (îmbarcațiunile cu vele sunt construite de obicei astfel), altele sunt pe jumătate puntate.

Armamentul unei îmbarcațiuni se numește totalitatea obiectelor mobile care servesc la conducerea sau la întreținerea acestora.

Pentru a imobiliza o îmbarcațiune în apă fără ca aceasta să fie legată la mal sau la o navă se întrebuințează «ghiara» sau «ancora». Operațiunea care se face se numește **ancorare.**

Ghiara are trei, patru sau cinci brațe, este totdeauna gata pentru a servi la ancorat, ține mai puțin bine decât ancora și ocupă mult loc la bordul îmbarcațiunii.



Ghiare.

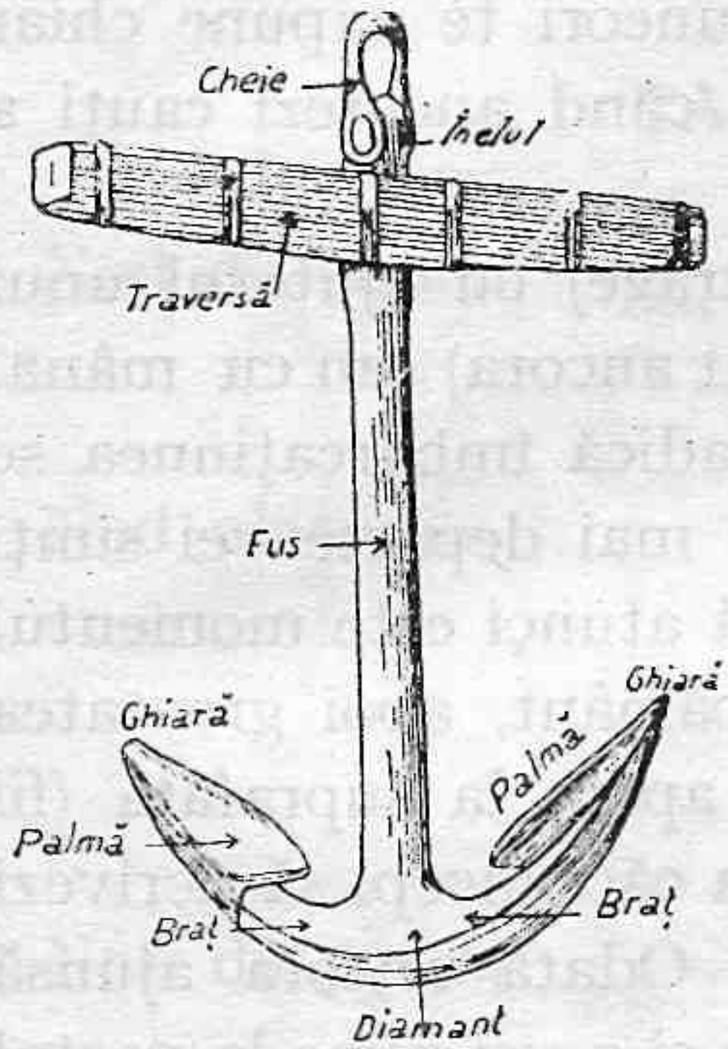
Ancorele se compun din trei părți: **brațele** (părțile îndoite cu vârfuri ascuțite ce se mai numesc și **ghiare**), **fusul** sau verga se prinde de brațe cu care formează împreună **diamantul, traversa,** o piesă care se prinde de fus și are aceeași lungime cu acesta, ce servește la fixarea ancorei pe fund.

Fusul are o gaură prin care trece traversa și se termină cu un ochiu cu inel. De inel se prinde lanțul. Acesta este format dintr'o serie de inele turtite numite **zale**. zalele sunt de două feluri, **zea cu pod,** care are în mijloc o traversă și **zea fără pod,** adică fără traversă.

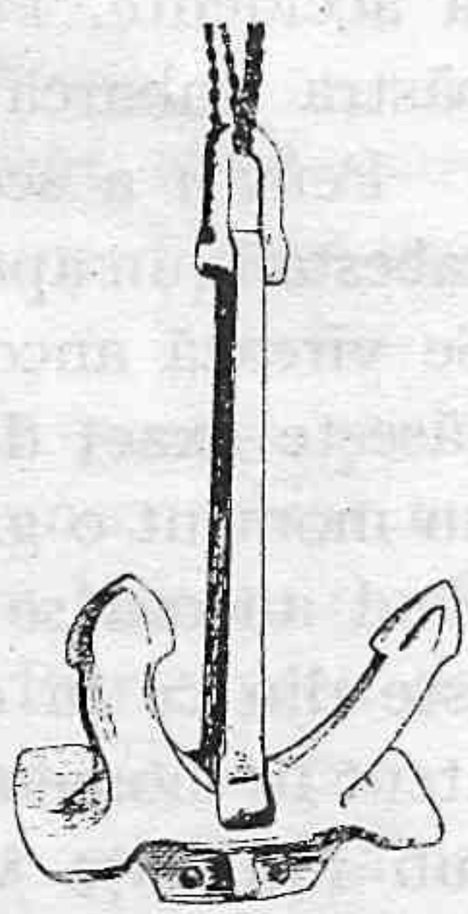
Cheia de împreunare este o zală care servește a uni două bucăți de lanț.

Prin **cheie de lanț** se înțelege un lanț lung de circa 30 metri.

Ancorele sunt de mai multe feluri, cele mai cunoscute sunt ancorele de **Amiralitate** și ancorele **Patent.** Ancora de Amiralitate este ancora descrisă mai sus, utilizată de sute de ani și care se întrebuințează și azi cu mult folos pentru îmbarcațiunile mici. Ancora Patent se deosibește de cea a Amiralității prin aceea că brațele sunt mobile și nu are traversă. Se găsesc astăzi pentru îmbarcațiunile de plăcere ancore tip Amiralitate a căror brațe se pliază de-a-lungul fusului și se prind cu un inel de capătul acestuia, fiind foarte comode la bordul îmbarcațiunilor mici; de asemeni se găsesc ancore de același tip a căror traversă se rabate de-a-lungul fusului.



Ancoră de Amiralitate.



Ancoră Patent.

Greutatea ancorei variază cu îmbarcațiunea, se admite ca bună o ancoră de 8—10 kgr. pentru îmbarcațiunile de 4 m. și o ancoră de 15—20 kgr. pentru îmbarcațiunile de 6 m. Ancora se leagă de îmbarcațiune printr'o parâmă (frânghie mai groasă). Uneori în loc de parâmă, și în deosebi la nави, se utilizează lanț. Avantajul lanțului este că greutatea sa ajută ca ancora să ție mai bine. Un lanț de 5—10 mm. diametru este foarte bun pentru îmbarcațiunile de 4—6 m.

Pentru ancorare în bune condițiuni regula spune că trebue **filată** (lăsată în apă) o lungime de lanț de cel puțin trei ori adâncimea. Ancorarea o vei face aruncând întâiu ancora, apoi vei

lăsa să cadă lanțul sau parâma pe măsură ce aceasta cere (simți în mână cum trage ancora). Trebue să eviți pe cât se poate ca lanțul sau parâma să cadă pachet peste ancoră căci aceasta poate smulge ancora și-ți dă de lucru, uneori te expune chiar la accidente. Pentru aceasta, totdeauna când ancorezi cauți a păstra îmbarcațiunii oarecare viteză.

Pentru a scoate ancora o vei **vira** (trage) cu ajutorul unui **cabestan** (un aparat care servește la ridicat ancora) sau cu mâna. Se virează ancora până ce vine la **pic**, adică îmbarcațiunea se găsește exact deasupra ancorei; trăgând mai departe vei simți un moment o greutate mai mare ca până atunci este momentul când ancora se **smulge**, adică iese din pământ, apoi greutatea este din ce în ce mai ușoară și ancora apare la suprafață (fii atent în momentul când se smulge ancora căci începi să derivezi sub influența vântului sau curentului). Odată ancora ajunsă la suprafață o speli de nămol sau de nisip și o vei pune la postul ei unde va fi bine **amarată** (legată).

Parâme, saule. La bordul oricărei ambarcațiuni trebue să se găsească o serie întreagă de frânghii, care în marină se numesc parâme. Aceste sunt după grosime și întrebuințare de multe feluri: **lanține, garline, merline, lusine,ațe de velă** etc. Ele sunt făcute din manila sau cânepă, cele mai bune sunt cele de manila, căci plutesc și riști astfel mai puțin că le pierzi. Mai există parâme de sârmă, altădată erau și din piele. Cele mai întrebuințate parâme pentru micile îmbarcațiuni sunt lansinele, din care fac parte toate manevrele, adică parâmele ce se întrebuințează la îmbarcațiunile cu vele, care nu sunt altceva decât lansine de 4—6 cm. grosime și saulele lățime simple. Cele mai bune saule sunt cele engleze.

Noduri. Nodurile sunt făcute pentru a înnoda parâmele, ele sunt făcute în așa fel încât să poată fi folosite și în același timp să se deslege cu foarte multă ușurință.

Tabelul alăturat își arată nodurile cele mai importante și unde se întrebuințează.

TABEL DE NODURI

Nod de cârlig.	Nu este sigur decât când este dublu. Poate să alunece dacă nu lucrează.
Nod plat.	Nu servește decât pentru saule subțiri. Poate să alunece chiar cu două saule egale. Nu ține cu două saule inegale. Este foarte greu de desfăcut atunci când s'a forțat.
Nod de pescar.	Nu servește decât pentru saule subțiri. Este însă foarte solid.
Nod simplu sau jumătate nod.	Se întrebuințează la fixatul unei parâme subțiri care nu trage pe in lemn sau pe o altă manevră.
Nod opt.	Se întrebuințează la capătul nematisit al parâmelor pentru a nu se destrăma.
Jumătate ochi.	Servește la legatul unei parâme de un lemn rotund.
Laț.	Servește la ridicarea unei grinzi de lemn.
Laț cu jumătate de ochi.	Se întrebuințează la remorcatul unei vergi, grinzi, etc.
Foarfecă simplă.	Servește la legarea unei saule de lemn sau a unei alte parâme.
Foarfecă dublă.	Se întrebuințează la legarea unei parâme pe o manevră.

NODURI

Jumătate nod
Jumătate ochi
Nod în opt
Jumătate voltă
nod de inel
Jumătate chee
Nod de şcotă simplu
de şcotă simplu întors
de şcotă dublu
Jumătate voltă cu două jumătăţi chee
Nod lat
de văcar
de fungă
Nod de ancorot
Nod lat cu dublin
Nod de pescar

NODURI

de scaun

de scaun dublu

Nod simplu cu dublin

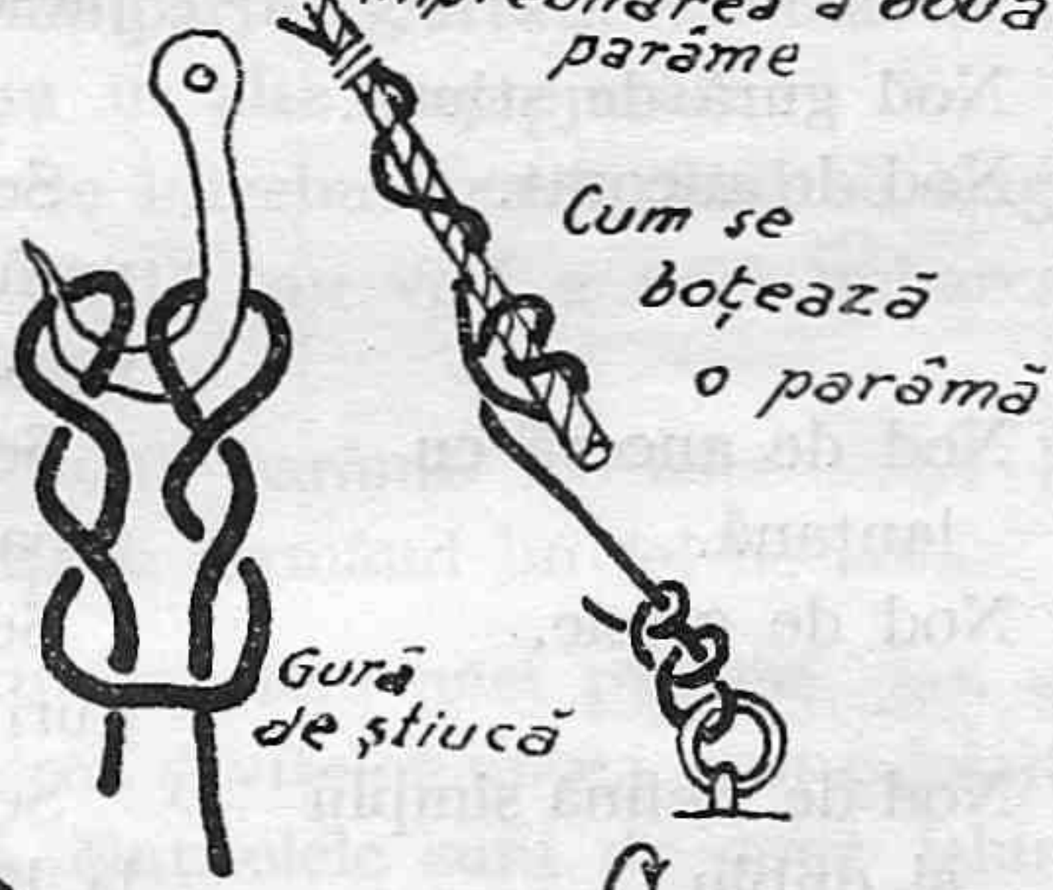
URMARE

Nod de cavilă

laț simplu

laț dublu

Nod de împreunarea a două parâme



Cum se boțează o parâmă

Nod de cârlig simplu

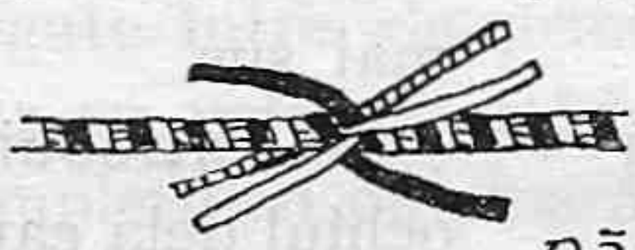
dublu

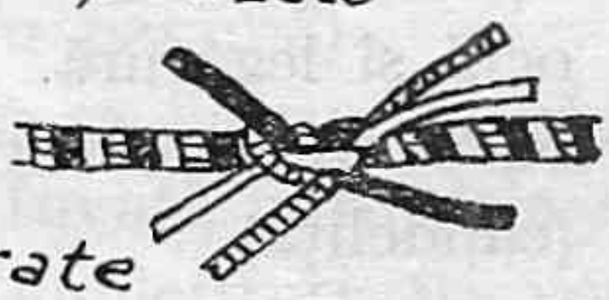
Gură de știucă

Picior de câine

gașă improvizată

lungă





pătrate

Matiseli

Nod de vergă.	Se întrebuințează la legatul fungei de vergă.
Nod de școtă sau pavilion.	Se întrebuințează la legatul unei saule de cârligul unui pavilion. De asemeni pentru a lega capătul unei școte fără cârlig de împreunătura unei vele.
Nod dublu de școtă.	Se întrebuințează la pavilion pe vânt tare când saula acestuia întinde.
Volta la cavilă.	Servește la legatul capătului unei manevre curente sau al unei parâme oarecare de o cavilă.
Volta la tachet.	Este o voltă ce se face la niște piese în formă de T numite tacheți.
Nod gură de știucă.	
Nod de ancorat.	Se întrebuințează la legatul unei parâme groasă de inelul unui ancorat, sau de orice inel.
Nod de ancoră cu lanțană.	Servește la legatul unei parâme groase de inelul unei ancore.
Nod de gripie.	Servește la legarea unei geamanduri de diamantul unei ancore.
Nod de bulină simplu și dublu.	Servește la ținerea unui lanț sau la lăsatul lui în puț.
Gașă cu jumătate de nod cu legătură.	Se întrebuințează numai la legarea unui cârlig de o macara.
Gașă cu jumătăți de ochi și legătură.	Se întrebuințează ca și cea de mai sus.
Nod simplu de scaun (candeliță).	Se întrebuințează atunci când ochiul dela capătul unei parâme nu trebue să alunece.

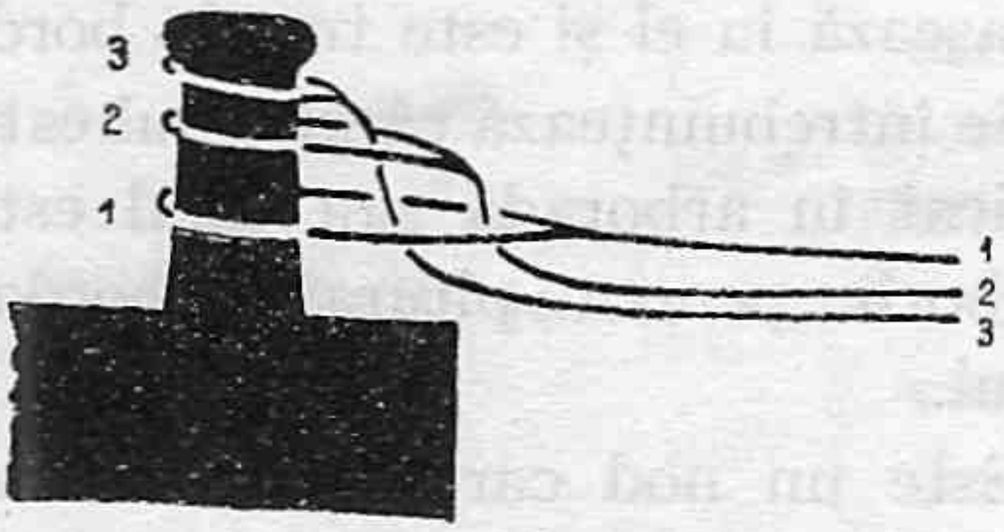
Nod de scaun alunecător.	Este un fel de laț cu nod de scaun.
Nod de scaun dublu.	Se întrebuințează la îmbarcarea unui om la bord. În acest caz omul se așează în el și este tras la bord.
Scaun.	Se întrebuințează când omul este ridicat în arboradă sau când este scoborît pentru pituratul bordajului.
Nod de văcar.	Este un nod care se întrebuințează la înnădirea a două parâme când una din ele nu ajunge.
Picior de câine.	Este un nod special întrebuințat la scurtarea unei parâme atunci când partea scurtată este mai uzată sau în alte împrejurări.
Legarea unui ten de înfășurat.	Se întrebuințează când se leagă o tendă sau velă a unei îmbarcațiuni.
Sbiruri.	Sunt parâme matisite scurt la capete formând un fel de colac.

Când avem nevoie să legăm capetele unei parâme, sau să reparăm o parâmă prin petrecerea șuvițelor unora prin celelalte operația se numește **matiseală.** Matiselele sunt de două feluri, scurte și lungi; scurte se fac de obiceiu la capătul unei parâme, sau la o parâmă care leagă o macara; lungi atunci când parâma matisită trebue să treacă prin roata (raiul) unui **palanc** (un sistem de două macarale legate între ele printr'o parâmă).

La bordul navelor cu vele de altădată se lucrau adevărate lucruri de artă din împletituri de sfoară. Invață și tu dela marinari sau dela pescari să faci astfel de împletituri, îți vor fi

de mare folos și atunci când vei naviga între cer și apă te vor distra.

Turnicheți sunt piese .de metal sau de lemn în formă de mosoare care se pot învârti în jurul unui ax, servesc a micșora frecarea parâmelor.



Cum se pun mai multe parâme la o baba.

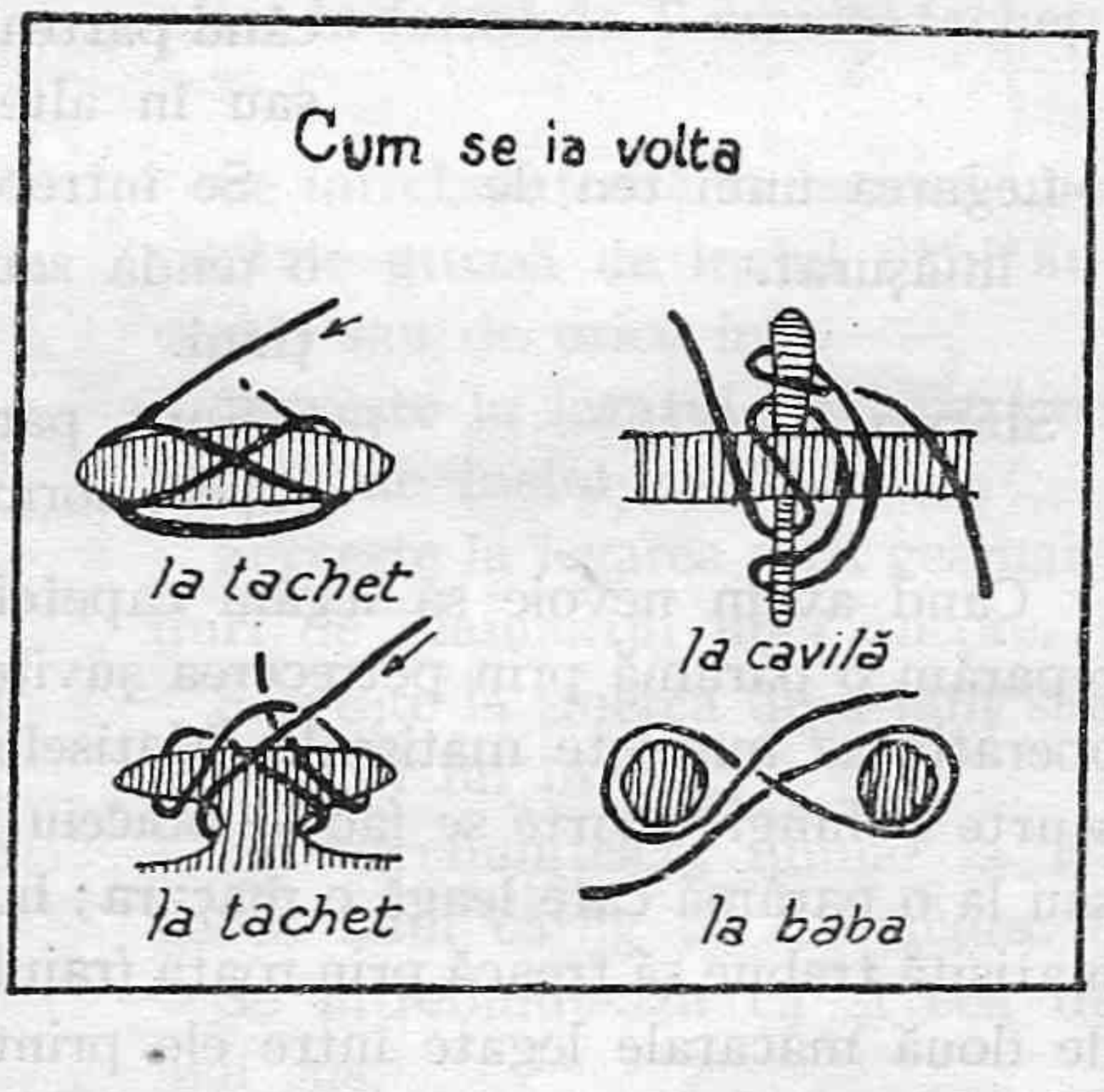
Babale sunt piesele la care se leagă parâmele ce fixează nava.

Urechi deschizături în copastie care servesc a da direcții parâmelor și a le împiedica să se deplaseze.

Cavile, un fel de cuie la care se ia volta manevrelor.

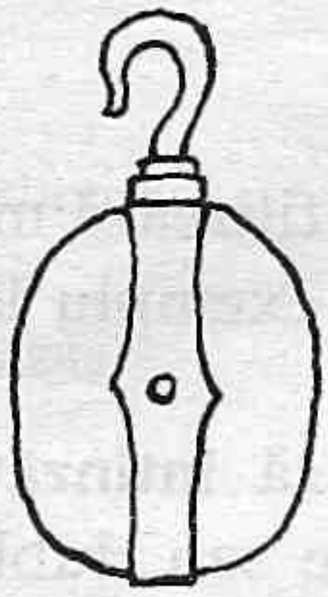
Caviliere, armături de lemn în care se prind cavilele.

Nările, sunt găuri făcute în punte și bordaj prin care trec lanțurile ancorelor sau parâmelor de legătură pentru manevra de legare.

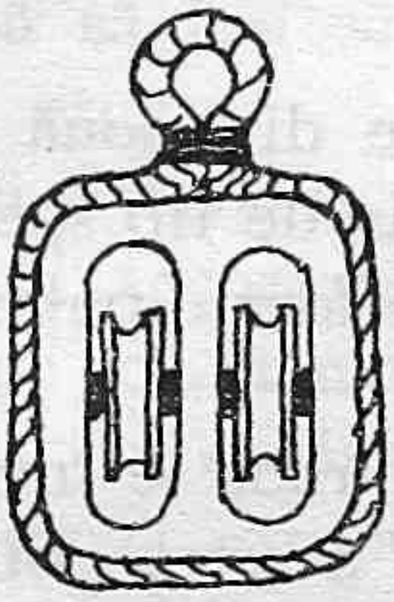


Palancul este un sistem de multiplicarea forței ce se compune din două macarale (una fixă și alta mobilă) și dintr'o parâmă care trece prin șanțul lor. Sunt de mai multe feluri; schițele alăturate te lămuresc mai bine decât orice altă explicație.

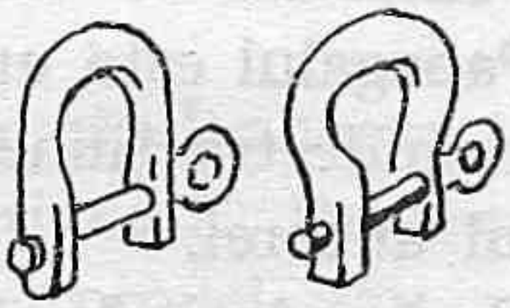
ACCESORII



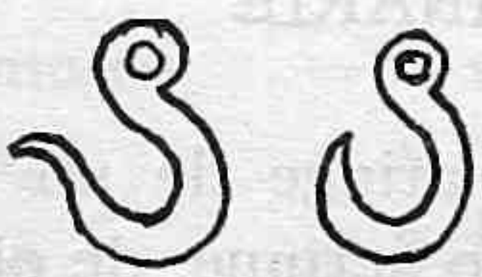
Pastică cu cârlig



Pastică dublă

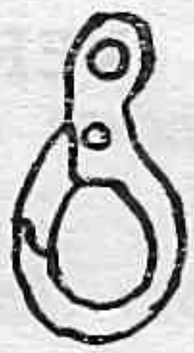


Chei de împreunare

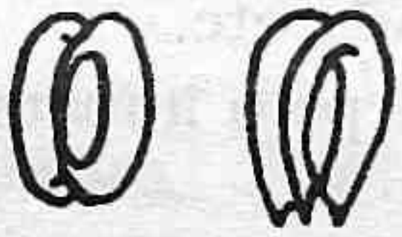


Cârlige

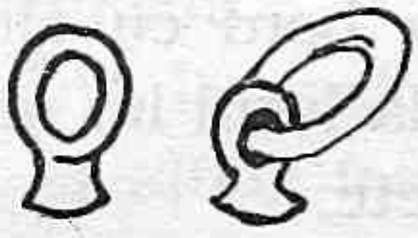
Foarfecă



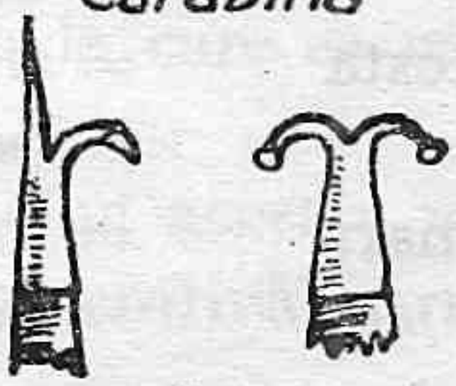
Carabină



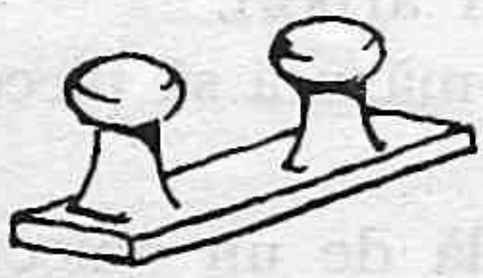
Ocheţi



Ocheţi de punte



Cângi



Babàle

Şomar

Tachet

Cârligele sunt piese de fier îndoite în formă de semn de întrebare de care se matisește un **sbir** sau **boț** și care se fixează la un **inel** sau **rodanță.** Servesc în foarte multe împrejurări.

Părțile unui cârlig sunt:

— **ochiul cârligului** totdeauna prevăzut cu rodanțe

— **îndoitura cârligului** adică curbura de jos

— și **ciocul cârligului.**

Foarfecele se compune din două cârlige.

Papagalul este un cârlig de tip special; se utilizează mai ales acolo unde tracțiunea este foarte puternică, de exemplu la prins lanțul ancorei.

Pentru întinderea sarturilor se întrebuințează **întinzătoarele de fier** sau **cheile de sart,** acestea pot fi simple sau duble.

VERBE UZITATE ÎN MARINĂRIE

A aborda = înseamnă a te lipi, a te atinge de un cheu, pământ, o navă. Abordaj o acțiune, de obiceiu nevoită.

A acosta = a pune nava sau îmbarcațiunea ta în mod voit bord la bord cu cheu, navă, etc.

A amara = a fixa la locul lui un obiect pe o îmbarcațiune navă, etc.

A îmbarca = a introduce la bordul unei nave ceva.

A ancora = a efectua operația ancorării

A arbora = a ridica ceva la unul din arbori.

A arma = a pune o îmbarcațiune în măsură să plece prin mijloacele ei.

A boța = a fixa o parâmă sau saulă de un obiect.

A brața = a orienta velele și vergile într'o anumită direcție.

A deriva = a pluti într'o direcție sub acțiunea vântului, valurilor sau curentului.

A dubla = a depăși un punct dela uscat sau o navă.

A eșua = a se pune pe uscat fără voie.

A evita = o navă evită la ancoră când vântul sau curentul o fac să schimbe la cap.

A fila = înseamnă să lași să se scurgă o manevră, o parâmă, etc.

A fundarisi = a asvârli ancora la apă.

A goni = o navă la ancoră gonește când ancora ei nu o ține pe loc și nava derivează. De asemeni mișcarea de deplasare a provei sau pupei dintr'o cauză oarecare.

A guverna = a cârmi.

A mola = a da drumul definitiv și de obiceiu brusc unei manevre, parâme, etc.

A remorca = a trage ceva după navă sau îmbarcațiune.

A stopa = a opri sau a se opri.

A vira = a trage o parâmă, o manevră, etc.

A lua volta = a lega sau a opri filarea sau virarea unei parâme sau saula la lungimea la care se găsește în acel moment.

Comenzile se dau utilizând la unele rădăcina acestor verbe: **Funda! Vira! Fila! Stop!**; la altele forma imperativă: **Armați! Guvernează!**

CUM PLUTEȘTE O NAVĂ

O navă plutește conform principiului descoperit de învățatul Arhimede din Syracuza (Sicilia) acum mai bine două mii de ani. Acest principiu se exprimă astfel: «orice corp afundat într'un lichid pierde o parte din greutatea sa egală cu greutatea volumului de apă deslocuit».

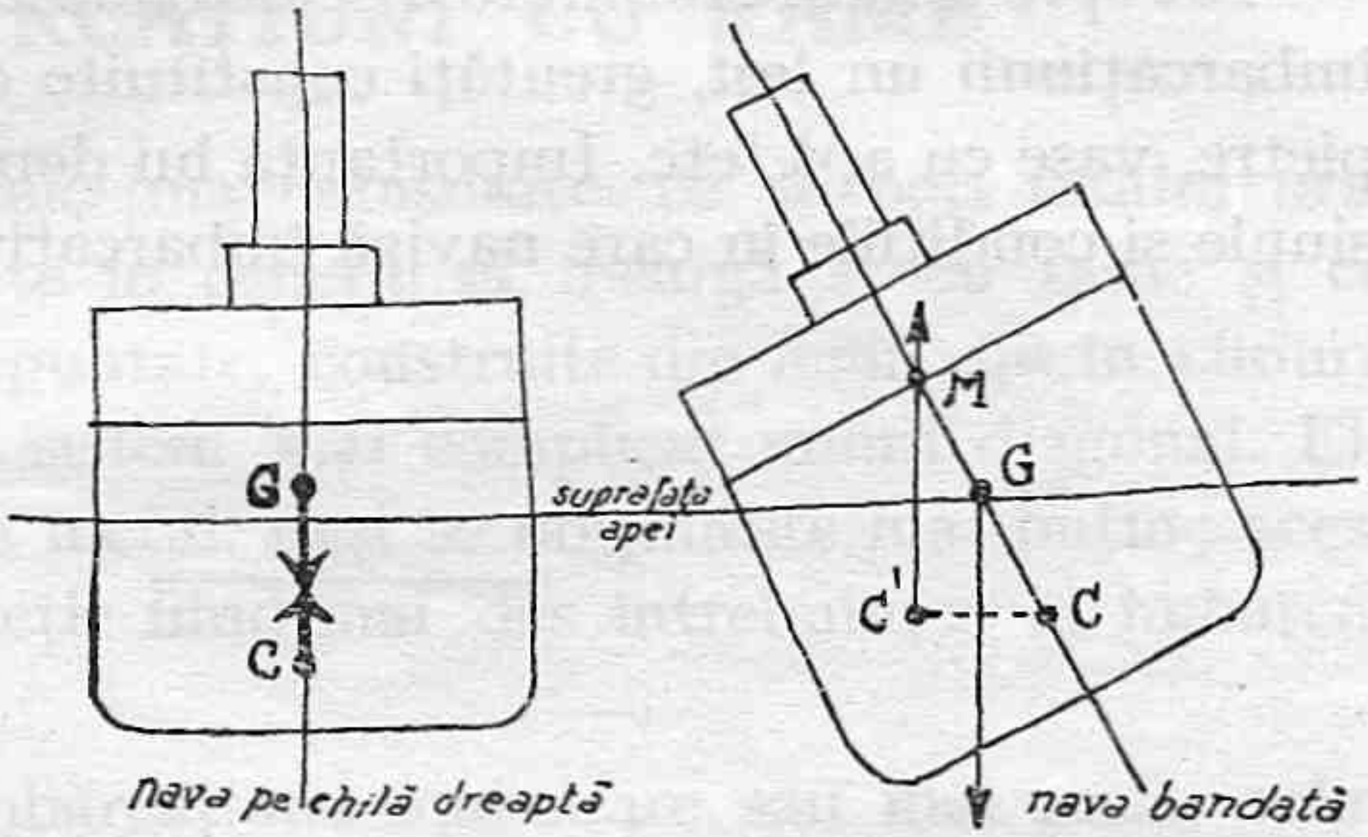
Toată lumea știe însă că o tablă pusă pe apă se înnecă pe când dacă din această tablă se lucrează o cutie asemenea va pluti fiindcă volumul de apă pe care-l dislocuește va fi atât de mare încât greutatea pe care aceasta o pierde este suficientă pentru a o face mai ușoară decât apa.

Considerând cutia de mai sus, punctul în care ea stă în echilibru se numește **centru de greutate.** La o navă forța de împingere în apă este concentrată în acest punct, adică nava caută să se afunde ca și cum ar fi trasă din acest punct în jos. Apa împinsă în lături sau deslocuită de navă are și ea un centru de greutate care se numește **centrul de flotabilitate** (sau de carenă). În acest punct este concentrată forța de împingere în sus sau presiunea apei, ca și cum din acest punct nava este împinsă în sus. Pentru ca nava să plutească trebue ca cele două forțe (cea de împingere în jos și cea de împingere în sus) să fie egale.

Când o navă plutește pe ceea ce se numește chilă dreaptă, adică are catargele perpendiculare pe suprafața apei, centrul de greutate și cu cel de flotabilitate se găsesc pe aceeași linie.

Din cauze exterioare ca forța valurilor și a vânturilor, nava nu rămâne pe chilă dreaptă; apa împinsă în lături nu rămâne

deci în forma dela început astfel că pe când centrul de greutate rămâne aproximativ la același loc, centrul de flotabilitate alunecă spre una din margini, în acest moment centrul de greutate și cel de flotabilitate nu mai sunt pe aceeași linie. Din această cauză, forța de împingere în sus care pornește din noul centru de flotabilitate întâlnește linia G—C originală într'un punct M numit **metacentrul transversal.** Distanța între M—G se numește **înălțimea metacentrică.**



Pentru ca o navă să plutească cât mai bine trebue ca M să fie mai sus față de G, căci numai astfel nava tinde să se îndrepte când dispar forțele exterioare care i-au dat înclinarea; în acest caz se zice că nava are **stabilitate.**

Când M este sub G nava se înclină până la răsturnare, se zice că nu are stabilitate.

Când M este chiar în G nava are stabilitate nulă, nava este în echilibru indiferent.

Cu cât deci înălțimea metacentrică este mai mare, cu atât nava este mai stabilă, are mai mare tendință de a reveni în poziția verticală. Totuși pentru năvile mari, ce nu sunt în primejdie de a întâlni valuri să le încline de unghiuri periculoase, această înălțime se face relativ mică.

Îmbarcațiunile de mic tonaj spre a li se muta centrul de greutate mai jos, și a li se mări stabilitatea, sunt înzestrate cu o chilă din lemn sau mai de obiceiu din metal greu, plumb sau

fontă. Aceasta e necesară în deosebi la îmbarcațiunile cu vele, la care mai servește și la micșorarea derivei. La îmbarcațiunile cu vele menite să navige pe ape puțin adânci, râuri, lacuri, precum și la cele ce merg și cu rame, această chilă există sub forma unui plan mobil, de metal, numit **derivor**, ce nu se lasă la apă decât când îmbarcațiunea navigă sub vele.

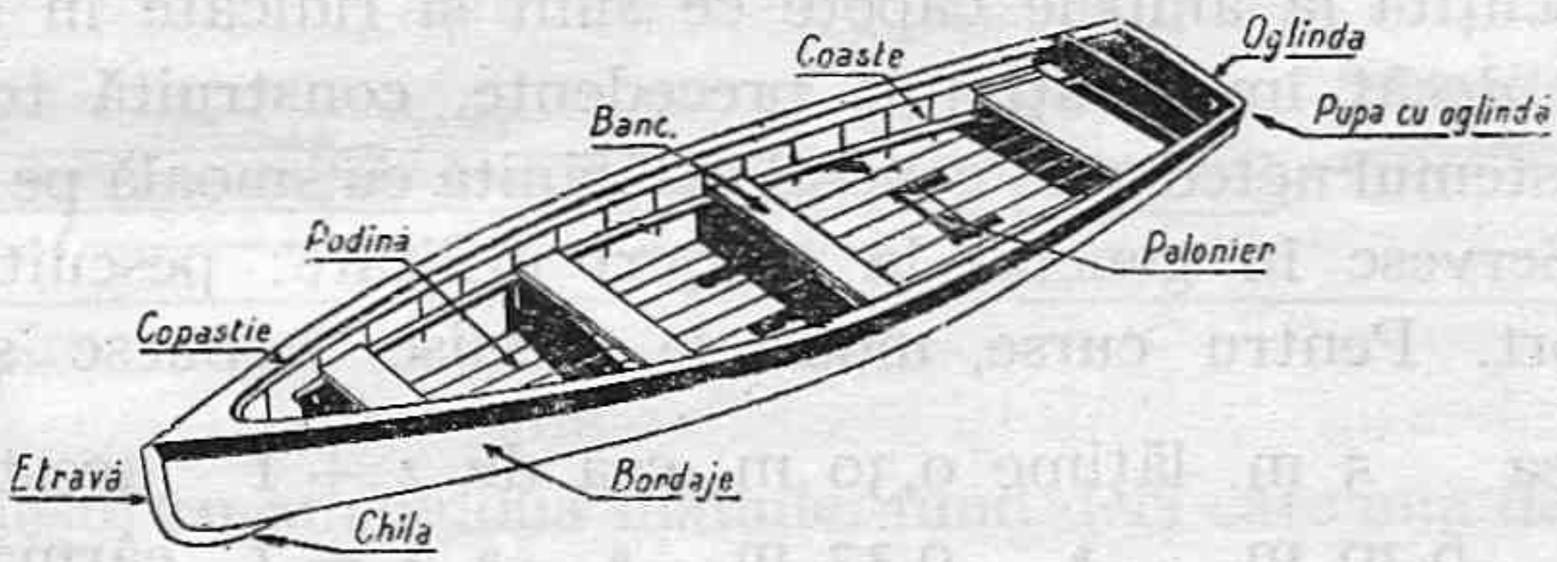
Tot spre a mări stabilitatea se obișnuește a se pune pe fundul îmbarcațiunii un **lest**, greutăți constituite din blocuri de metal, pietre, vase cu apă, etc. Importanța lui depinde de tipul, dimensiunle și condițiile în care navigă îmbarcațiunea.

ÎMBARCAȚIUNI CU RAME

Îmbarcațiunile cele mai obișnuite ce le poți întâlni prin părțile noastre, făcute în general să meargă și cu rame și cu vele (pânze), sunt nepuntate, construite din lemn, fie în clinuri, fie neted, fie în alt sistem mai complicat numit diagonal. Ele pot fi de asemeni de metal, deși se obișnuește mai puțin; acest material de construcție fiind mai des întrebuințat la îmbarcațiunile cu motor.

Barca. Este o îmbarcațiune mai mare sau mai mică, solid

Poate merge la vâsle, vele sau motor.
Este barca de serviciu și familie.-



lucrată, caracteristică prin lățimea sa mai mare ca la alte îmbarcațiuni și pupa sa care este terminată cu un **tablou** sau **oglindă.**

Ea se utilizează la transportul persoanelor, a cantităților mici de materiale, și la serviciul curent al navelor.

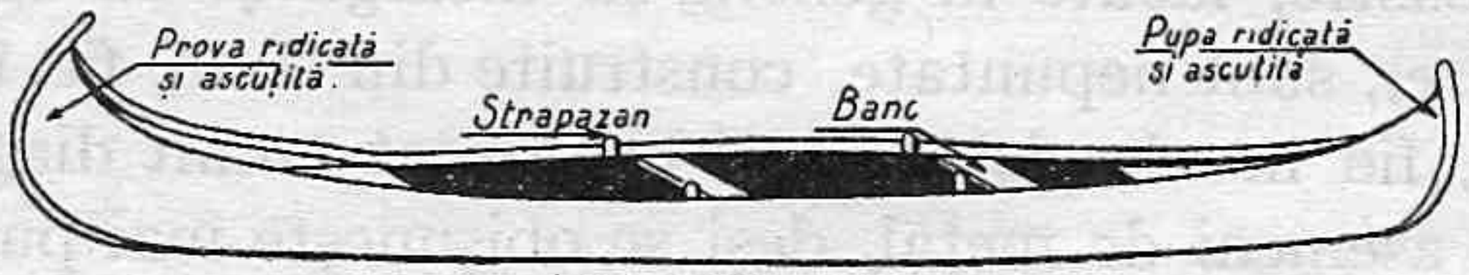
Cea mai mică barcă a unei nave se numește **pui.**

Baleniera. Este o îmbarcațiune având atât prova cât și pupa ascuțite, ceva mai îngustă decât barca și cu forme mai elegante.

Servește numai pentru persoane.

Iola. Este o balenieră mai mică, cu forme mai fine ca acesta lucrându-se de obiceiu din materiale mai scumpe.

Cuprinde bărci de modelul celor pescărești din Dunăre și Deltă, cu pova și pupa simetrice, ascuțite, curbe și ridicate in sus; de lărgime mijlocie; cu vâsle drepte, fără portanți și fără furcheți, legate cu curele de „strapazane" (cue de lemn) fixate.– Servesc in prima linie la scopuri utilare, pescuit, vânătoare, etc. – Distanța recomandată între bancuri cel puțin 1.10m din ax în ax.–



Lotcă de 2 (cu vâsle)

Modele admise:

L 2.1	*lung 5.00 -*	*lat 0.90*
L 3.1	*» 6.20 -*	*» 0.97*
L 6.1	*» 8.70 -*	*» 1.10*

Lotca. Este o îmbarcațiune caracteristică apelor românești. Este ascuțită la ambele capete ce sunt și ridicate în sus, mai îngustă decât îmbarcațiunile precedente, construită totdeauna după sistemul neted și în general călăfăuită cu smoală pe întreaga cocă. Servesc în general la scopuri utilitare: pescuit, vânat, transport. Pentru curse, modelele admise trebuesc să aibă:

lungimea	5 m.	lățime	0,30 m.	cea de	2 + 1	(acesta este
»	6,30 m.	»	0,37 m.	»	3 + 1	cârmaciul)
»	0,70 m.	»	0,37 m.	»	6 + 1	

Unele din lotci se mai numesc și **dube.**

Luntrea, sau barca plată, este cu fundul plat, la ambele capete patrată. Se întrebuințează la apele cu fund mic, râuri și bălți.

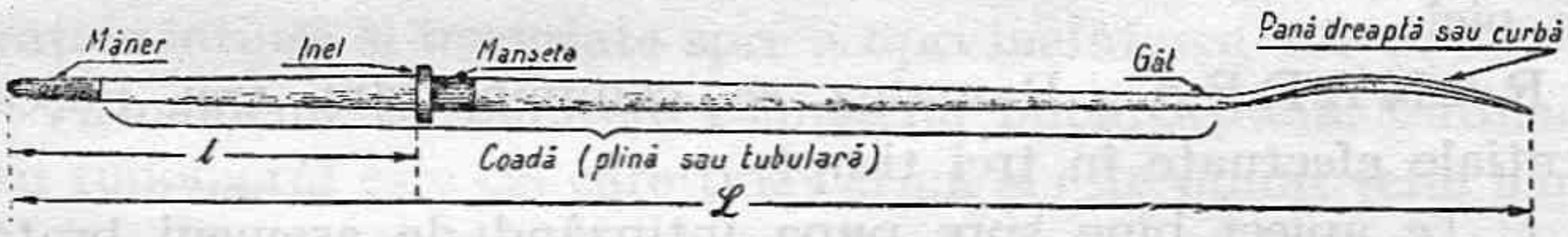
Cinul, este o îmbarcațiune făcută dintr'un butuc scobit, și se întâlnește pe apele noastre.

Pluta, este de obiceiu făcută din legarea unul lângă altul a mai multor butuci de lemn, servind în acest caz la transportul acestor butuci cu ajutorul curentului unei ape curgătoare. Mai există însă, la nave de obiceiu, plute făcute cu chesoane de aer, cu flotoare de plută, sau camere de cauciuc, servind fie pentru lucrări în jurul navei, fie ca mijloc de salvare.

Barca de salvare, este o îmbarcațiune special studiată să ție la valuri și furtună. Are chesoane de aer ce-i asigură plutirea, precum și ventile speciale la golire a apei intrată în interior. Sunt de diferite tipuri după cum sunt destinate să fie luate de nave sau să stea pe uscat la posturile de salvare.

Îmbarcațiunea cu rame. Toate îmbarcațiunile enumerate mai sus sunt mișcate cu rama ca mijloc principal de propulsiune. Unele din ele pot merge și cu pânze sau motor când sunt amenajate pentru aceasta.

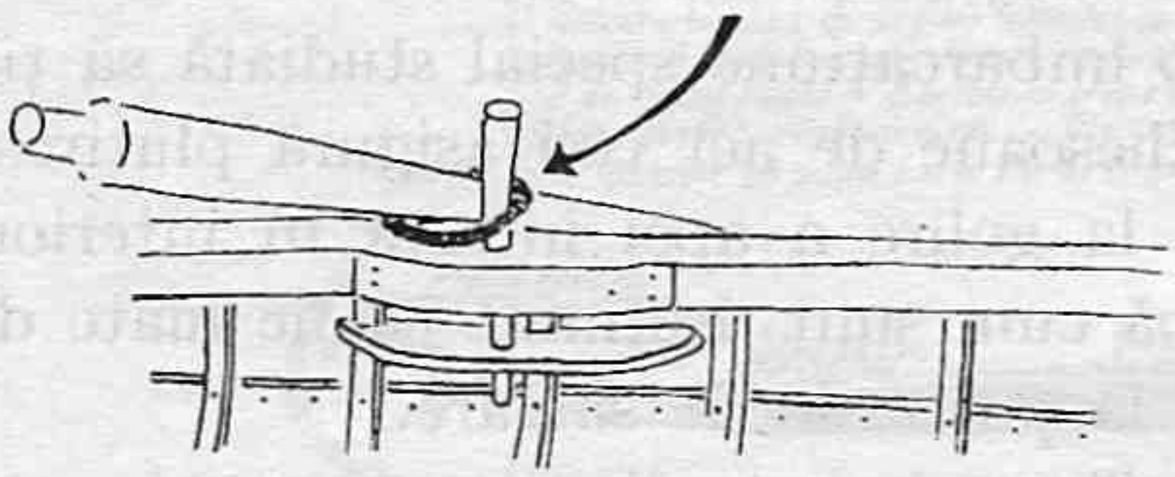
Rama sau vâsla, este o lopată de lemn cu ajutorul căreia se vâslește. Diferența între ramă și vâslă constă în aceea că rama



se mânuește cu amândouă mâinile, fiind deci câte una de fiecare vâslaș, pe când vâsla se mânuește cu o singură mână, fiind deci câte două de fiecare vâslaș. Ele nu se deosebesc între ele ca formă ci numai ca lungime, ramele fiind mai lungi ca vâslele. De asemeni la bordul unei îmbarcațiuni nu toate ramele sau vâslele sunt egale, cele mai lungi aflându-se spre pupa, cele mai scurte spre prova.

Părțile ramei sunt: **mânerul**, de care se apucă rama, **coada,** partea mai lungă, cilindrică și **pana,** partea lățită a ramei ce se bagă în apă.

Mai există un tip de rame, întrebuințat de obiceiu de barcagii și pescari, la care există o îngroșare pronunțată a cozii, imediat după mâner, numită **genunchi.** Aceasta joacă rolul unei contra-greutăți, ușurând scoaterea ramei din apă.



Cum se pune rama în strapazan.

Padela este o ramă cu două pene întrebuințată de anumite îmbarcațiuni ce le vom vedea.

Ramele sau vâslele se sprijină în **furcheți, dame** sau **strapazane,** așezate pe copastii în dreptul bancurilor. Furcheții sunt un fel de furci de bronz sau fier, fixați în găuri speciale. Damele sunt deschideri în copastie prin care se trec ramele.

Strapazanele sunt cuie de lemn sau fier fixate în copastie și de care se leagă rama printr'un **nod de strapazan** făcut din saulă sau piele.

RAMAREA. Ramarea se compune din trei mișcări esențiale efectuate în trei timpi:

1. Te apleci bine spre pupa întinzând de asemeni brațele înainte răsucind pumnii în așa fel că aduci înainte dosul palmei.

2. Bagi pana vertical în apă și lăsândute pe spate, cu brațele întinse, duci rama cât mai mult prin apă. Răsucești în acest timp rama în sens invers astfel ca să ajungi la sfârșitul mișcării cu unghiile în sus.

3. Cu o mișcare scurtă și puternică scoți rama din apă, o le aduci în poziție orizontală, iar corpul în poziția verticală dela început.

Pentru a deprinde aceste mișcări e bine să le înveți numărând pentru fiecare: unu, doi, trei, o pauză, reluând apoi numărătoarea.

La îmbarcațiunile cu mai mulți vâslași ritmul este dat de șeful de rame.

Cu timpul deprinzând mai bine mișcările, nu mai este nevoie a număra, iar cadența se poate mări până la 28 vâsliri pe minut.

Pentru **tragerea înapoi** mișcările le faci pe dos:

1. Te apleci spre prova, ținând mânerul în dreptul pieptului și pana spre pupa deasupra apei.

2. Bagi pana în apă și apeși asupra mânerului cu tot corpul aplecându-te spre pupa.

3. Scoți rama din apă readucând-o în poziție orizontală.

Pentru **întoarceri** într'un spațiu restrâns, se ramează cu ramele din bordul în care vrei să faci întoarcerea înapoi, cu celelalte înainte. Se mai poate și ramând să fie numai cu cele din bordul întoarcerii înapoi și cu cele din bordul contrar în repaos, fie cu aceasta dinainte și cu cele din bordul întoarcerii în repaos. În ambele cazuri raza de întoarcere va fi mai mare.

Pentru oprire se bagă toate ramele în apă cu penele verticale, brațele întinse și încordate spre a opri înaintarea bărcii.

Armament. Se numește echipagiul îmbarcațiunii. Cârmaciul sau timonierul este cel care ține cârma și este numit **șeful bărcii,** el este singurul ce dă comenzi la bord și conduce manevra.

Șeful de rame este vâslașul așezat pe ultimul banc spre pupa, la tribord în îmbarcațiunile unde se trage pereche și este cel mai bun dela bord. Ritmul său trebue să-l urmeze toți ceilalți.

Primul vâslaș din prova mai poartă și numele de **om în prova.** Rolul său la manevre îl vom vedea în curând.

Moduri de ramare. Aceste moduri diferă cu împărțirea echipajului, așezarea ramelor și cadența.

După împărțirea ramelor la bord deosebim:

Ramarea **pereche** o întâlnim de obiceiu la bărcile mari unde lățimea îngădue așezarea pe același banc a doi oameni, fiecare trăgând la câteo ramă. Ramarea **dublă** sau **vâslitul** care am mai arătat că este mânuirea de către aceeași persoană a două vâsle, câte una în fiecare bord.

Ramarea **nepereche** la îmbarcațiunile unde se găsește câteo singură persoană la fiecare banc, manevrând câteo singură ramă. Așa sunt balenierele. La asemenea îmbarcațiuni ramele sunt alternate, una într'un bord, următoarea în celălalt.

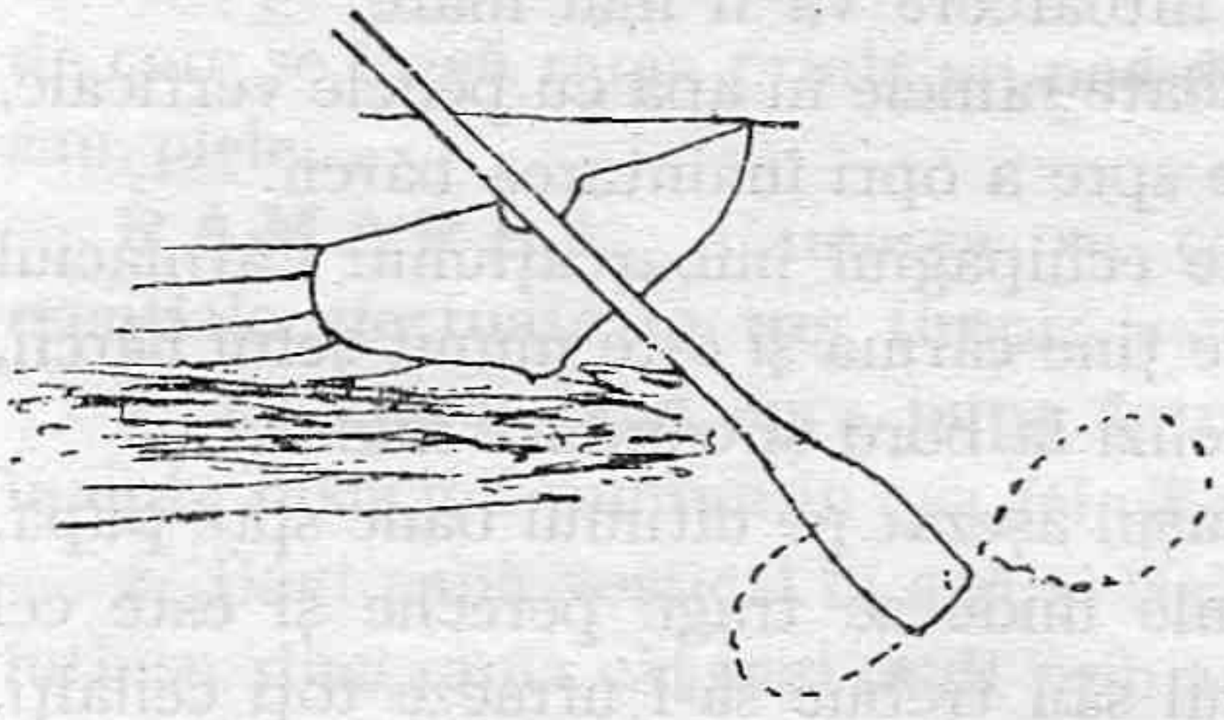
După modul cum se ramează deosebim:

Ramarea **lungă,** atunci când cursa prin apă e mult prelungită și există o pauză mai mare între trageri.

Ramarea **scurtă,** atunci când această cursă e mai scurtă, pauză mai mică, iar cadența mai grăbită.

Ramarea la **coastă** se obișnuește la îmbarcațiunile armate nepereche.

Stând întors cu corpul către bordul în care are rama, vâslașul o ține de mâner cu mâinile în sensuri opuse.



Godiarea.

Ramarea în **picioare** se efectuează stând în picioare în barcă cu fața spre prova, de obiceiu la bărcile armate cu vâsle. Este un vâslit caracteristic pescarilor și barcagiilor ce neavând pe nimeni la cârmă au nevoie să vadă înainte.

Godiarea este o ramare ce utilizează o singură ramă așezată într'o scobitură sau damă aflată în tabloul din pupa a îmbarcațiunii. Constă într'o mișcare în apă în formă de opt culcat ce se

imprimă ramei de vâslaș care stă în picioare la pupa ținând mânerul cu amândouă mâinile.

Armarea ramelor. Aceasta este operația care constă în așezarea oamenilor și ramelor în poziția de ramare. Mișcările se fac într'o anumită ordine, la comandă, iar agerimea și preciziunea cu care sunt executate formează mândria echipajului.

La ordinul de armare a îmbarcațiunii, echipajul sau armamentul, cum i se spune, intră la bord și se așează pe bancuri, fiecare om la locul său. Ramele se găsesc la bancuri, alături și paralel cu bordajul, cu penele către prova. La comanda « Drepți » fiecare pune mâna dinăuntru pe mânerul ramei respective, iar brațul din afară, din spre bordaj, îl trec sub coada ramei.

La comanda « Armați » se ridică rama, săltând brațul ce susține coada și apăsând cu cealaltă pe mâner, și se introduce în furchetul sau dama ei.

Rama se menține în furchet orizontală, cu pana paralel cu fața apei, până vine ordinul de a începe ramarea. Corpul în timpul acestor mișcări se ține cât mai drept posibil.

Când îmbarcațiunea este acostată la o navă sau ponton, la început nu se armează decât ramele din bordul exterior, din spre apă, celelalte rame nearmându-se decât după ce îmbarcațiunea s'a depărtat destul.

La fel primii doi oameni din prova nu armează decât după ce îmbarcațiunea s'a depărtat, ei având misiunea s'o ție acostată sau s'o depărteze la început.

La îmbarcațiunile cu vâsle, bine înțeles operațiunea se face fiecare armându-și pe rând ambele vâsle.

Pentru a desarma ramele, operația se face invers, fiecare așezându-și ramele pe bancuri, începând cu cele din prova. Comanda ce se dă este « Intrați ramele! ».

MANEVRA CÂRMEI. Cârma se găsește la pupa îmbarcațiunii așezată în balamalele ei speciale.

Safranul asupra căreia are influență apa și care este partea esențială a cârmei, este manevrat prin ajutorul **echei** sau a unui jug cu două **troțe.**

Cârma nu produce niciun efect asupra îmbarcațiunii dacă este mișcată atunci când îmbarcațiunea stă pe loc, sau nu este curent. Când îmbarcațiunea merge însă înainte și safranul cârmei se abate în țâțânile sale fie într'un bord fie în celălalt, și îmbarcațiunea va întoarce în bordul în care este safranul.

La mersul înapoi efectul este tocmai pe dos: îmbarcațiunea întorcând în bordul contrar celui în care a fost pus cârma. Pentru a pune cârma « într'un bord », adică a face ca safranul să se întoarcă spre acel bord, e suficient să miști echea cârmei spre bordul contrar, sau în cazul cârmelor manevrate cu troțe, să tragi de troța din bordul în care vrei să pui cârma.

Dacă îmbarcațiunea este ancorată sau acostată într'o apă având curent, un râu spre exemplu, ea ascultă de cârmă deși nu are viteză.

La o aceeași suprafață a cârmei o navă ascultă cu atât mai repede de cârmă cu cât viteza este mai mare și unghiul ce face safranul cu planul îmbarcațiunii mai mare. Efectul maxim este cam la 45°.

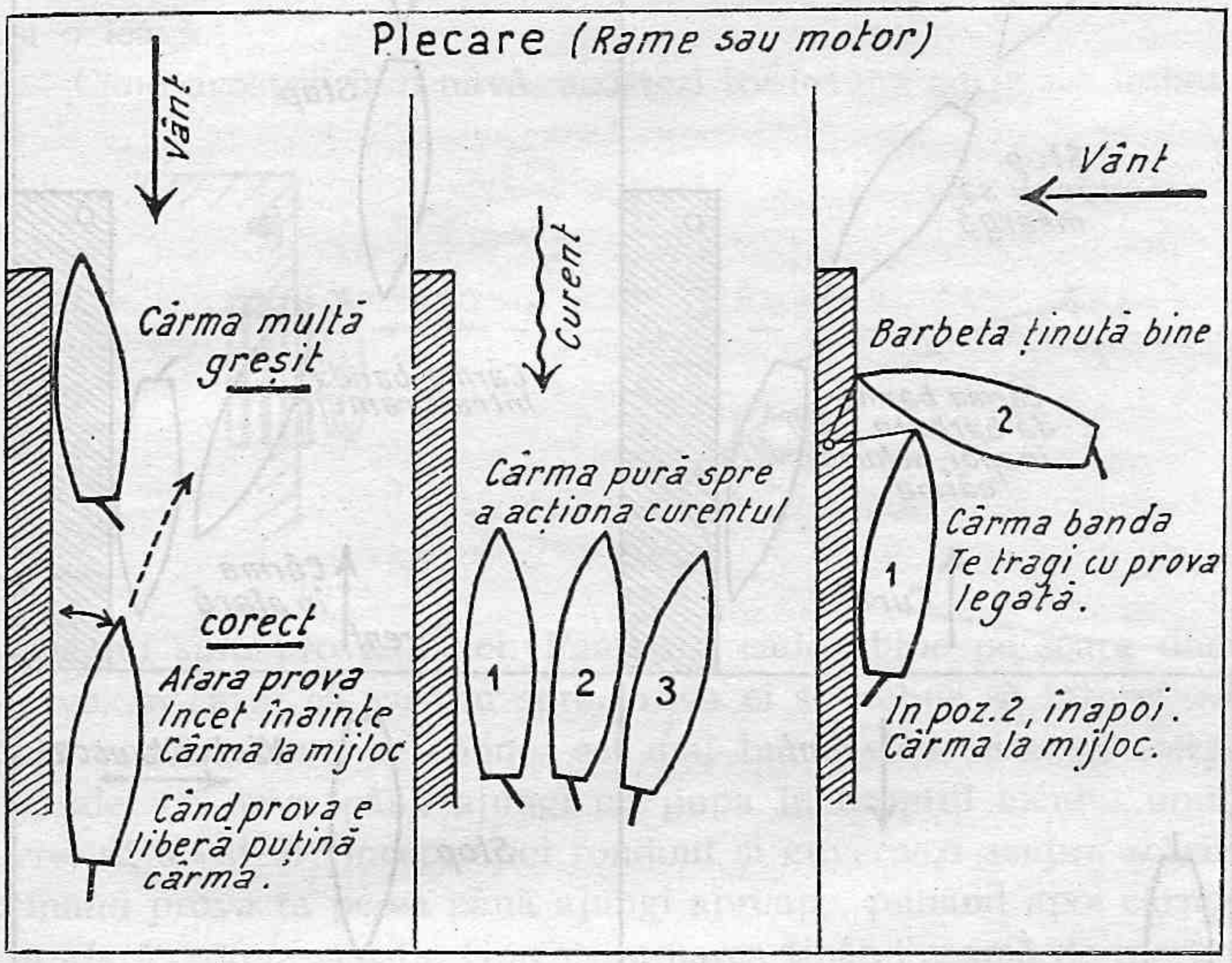
Cârma însă, pusă cu unghi mare, reduce mult viteza.

Comenzile la cârmă nu trebue să le dai întrebuințând termeni de tribord și babord, deoarece având aceeași terminație, pot da loc la încurcături, ci dreapta și stânga.

De asemeni dacă vrei să se ție cârma fără a o pune în vreun bord, comandă « cârma zero », și nu altceva.

PLECAREA. Pentru a pleca cu o îmbarcațiune cu rame acostată, aceasta trebue întâiu deslegată și barbeta « intrată la bord ». Omul din prova înlocuește această barbetă ținând el cu ajutorul cângii sau cu mâna îmbarcațiunea acostată.

La ordinul « afară prova », împinge îmbarcațiunea cu putere în afară, în caz că are cange, cu capătul unde este mânerul acesteia, nu cu armătura metalică.

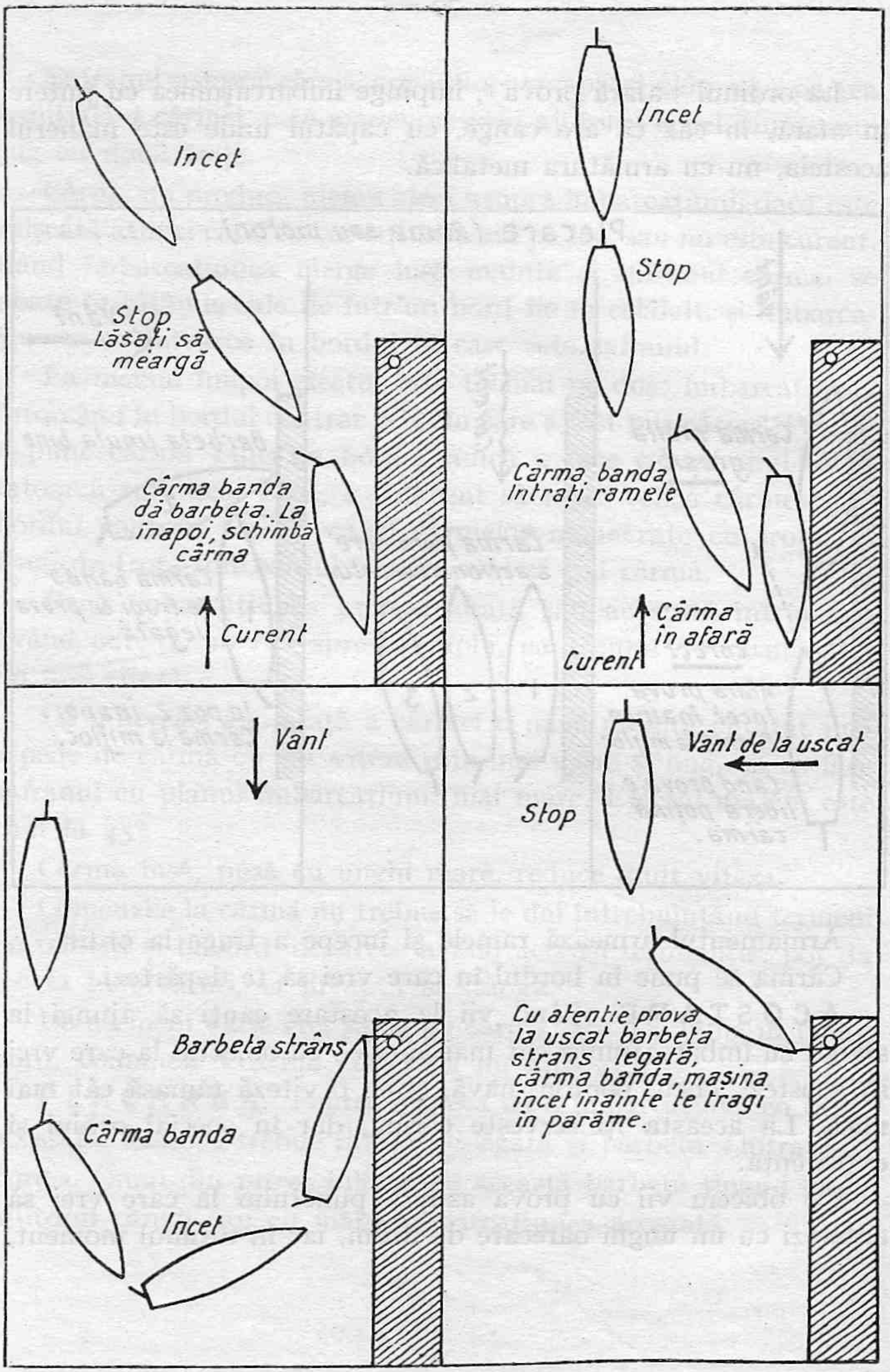


Armamentul armează ramele și începe a trage la ordin.

Cârma se pune în bordul în care vrei să te depărtezi.

ACOSTARE. Când vii la acostare cauți să ajungi la sfârșit cu îmbarcațiunea cât mai paralel, cu obiectul la care vrei să acostezi, cheu, ponton, navă, și cu o viteză rămasă cât mai mică. La aceasta îți servește cârma, dar în special ochiul și experiența.

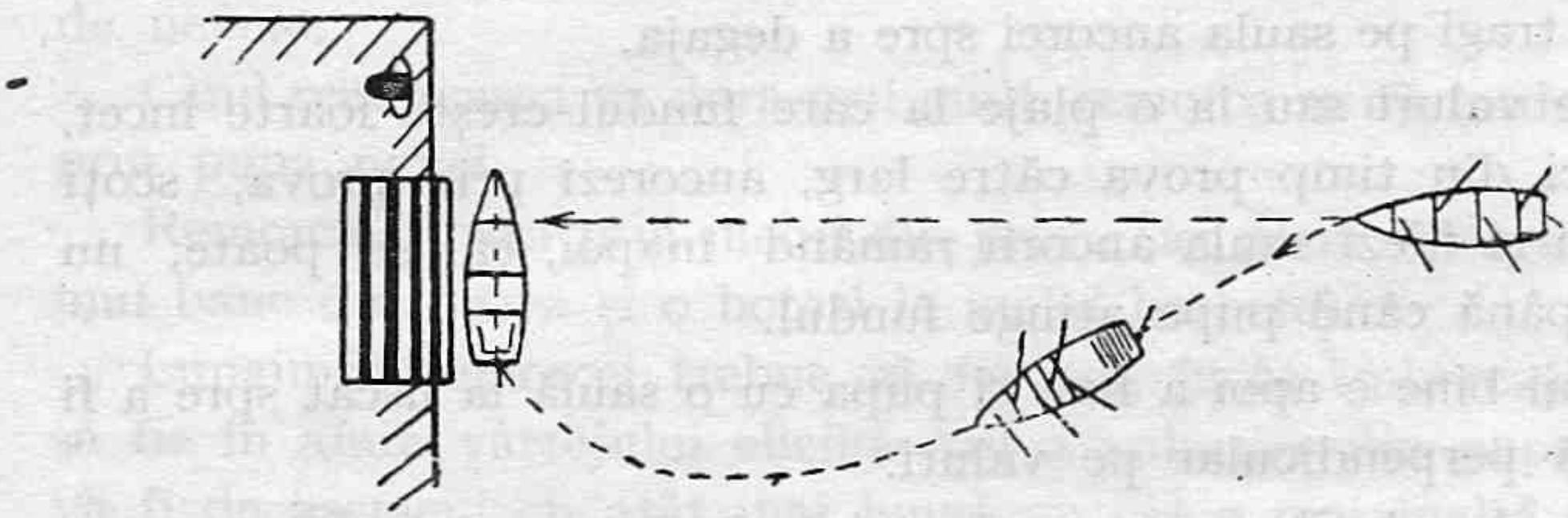
De obiceiu vii cu prova asupra punctului la care vrei să acostezi cu un unghi oarecare de drum, iar în ultimul moment,


Incet
Stop
Lăsați să meargă
Cârma banda dă barbeta. La inapoi, schimbă cârma
Curent
Incet
Stop
Cârma banda Intrați ramele
Cârma în afară
Curent
Vânt
Vânt de la uscat
Stop
Barbeta strâns
Cârma banda
Incet
Cu atentie prova la uscat barbeta strans legată, cârma banda, mașina incet înainte te tragi în parâme.

punând cârma în afară, aduci îmbarcațiunea paralel. Tot omul din prova este cel care acționează și în acest caz, sculându-se în picioare și ținând îmbarcațiunea acostată, cu ajutorul cangei.

Tot el svârle barbeta sau dacă n'are cui, sare pe țărm cu ea și o leagă.

Când acostezi la o navă, acostezi totdeauna cu prova îmbar-



cațiunii spre prova navei. Pentru a cădea bine pe scara unei nave, în cazul că vii din spre prova ei și trebue să întorci, să faci rondou, cum se spune, cel mai bun sistem este să mergi paralel cu nava până ajungi cu pupa în dreptul locului unde vrei să acostezi; începi apoi rondoul și guvernezi asupra scării, ținând prova ta pe ea până ajungi aproape, punând apoi cârma în afară, spre a acosta. Oprești ramarea ținând seamă de inerția îmbarcațiunii, de curentul și vântul eventual, precum și de efectul cârmei care reduce viteza.

Trebue să ții minte că cu atât o îmbarcațiune își păstrează mai mult viteza, cu cât e mai grea sau mai încărcată.

Pe mare rea sau curent puternic se vine în rame, trăgând scurt, paralel cu locul de acostat și păstrând între acesta și îmbarcațiune loc destul pentru a trage la rame, până când se leagă prova cu o parâmă svârlită îmbarcațiunii sau dacă nu cu barbeta acesteia.

VENIREA LA O PLAJE. În totdeauna la o plaje vii guvernând, adică cârmind, perpendicular pe ea. În caz că marea e liniștită sau fundurile cresc repede, vii cu prova pe uscat, ancorezi cu ancora la pupa și filezi apoi saula ancorei până când prova atinge uscatul.

Una sau două persoane din armament sar la apă trăgând după ei îmbarcațiunea de barbeta sa. Pentru plecare, e destul să te tragi pe saula ancorei spre a degaja.

Pe valuri sau la o plaje la care fundul crește foarte încet, întorci din timp prova către larg, ancorezi prin prova, scoți cârma și filezi saula ancorii ramând înapoi, cât se poate, nu însă până când pupa atinge fundul.

Mai bine e apoi a fixa și pupa cu o saulă la uscat spre a fi ținută perpendicular pe valuri.

Când valurile se sparg la mică depărtare de țărm și sunt mai multe îmbarcațiuni împreună, e bine să ancorezi una din ele ceva mai în larg iar pe celelalte să le legi de ea la rând și distanțe egale, filând saula și lăsându-le să fie împinse spre uscat, astfel ca să te poți îmbarca în oricare prin intermediul celei mai din spre țărm.

Plecarea se face tot așa, ținând îmbarcațiunea cât mai perpendicular pe valuri.

E bine ca până este apă suficientă, o parte din armament să intre în apă, mergând pe lângă îmbarcațiune și susținând-o în această pozițiune.

TRAGEREA LA USCAT. Nu se poate face decât pe timp liniștit și la o plaje cu pantă dulce. Ușurează întâiu îmbarcațiunea de toate greutățile mobile dela bord.

De babetă nu e bine să o tragi, căci aceasta ar avea efect să îngroape prova în nisip. De aceea e bine să dai o legătură în jurul corpului cu parâme sau lanțul ancorei. Pentru îmbar-

cațiunile mai mari și mai grele această legătură o tragi cu un palanc, fixat țeapăn de uscat.

Sub chilă pui totdeauna butuci rotunzi sau pari ciopliți și unși cu seu.

REMORCAREA. Când îmbarcațiunea este remorcată de o navă e bine ca nava să fie cea care dă remorca, aceasta pentru a putea fi cât mai ușor molată de îmbarcațiune, la caz de nevoie.

Când remorcarea va dura mai mult, remorca se dă totdeauna prin pupa navei.

Remorca o treci prin inelul din prova, iei două volte la primul banc din prova și o boțezi la inelul barbetei.

Lungimea remorcei trebue să fie așa, încât îmbarcațiunea să fie în afara vârtejului elicilor sau a valurilor din pupa. Ea va fi de asemeni cu atât mai lungă cu cât e mai înaltă pupa remorcherului și cu cât e mai mare viteza sa.

Cu cât crește viteza remorcherului, cu atât se îngroapă mai mult pupa remorcatului. De aceea e nevoie ca la viteze mari, o parte din echipaj să stea mai în prova spre a echilibra îmbarcațiunea.

Atențiunea cea mai mare trebue să-ți fie la cârmă, guvernând cât se poate mai mult în urma remorcherului.

Remorca se dă într'un bord, la ureche cum se mai zice, atunci când această operație se face pentru scurt timp, unde este o trecere cotită și în special când nava face dese schimbări la mașini înainte și înapoi. Îmbarcațiunea se așează în bordul de sub vântul navei, remorca dându-se de remorcher prin prova sa și fixându-se la remorcat la bancul prova după ce a fost trecută prin pupa primului furchet în bordul dinspre remorcher.

Guvernezi cu atenție căutând a păstra aceeași distanță între remorcher și remorcat.

Remorca o poți mola numai atunci când remorcherul a redus special viteza și parâma este în bandă. Altfel este o operație riscată care să nu o faci decât în caz de mare primejdie.

Când mai multe îmbarcațiuni sunt remorcate de același remorcher cea mai ușoară va fi la cap. Ele se vor înșira pe aceeași remorcă care va trece la fiecare prin inelele din prova și din pupa. La schimbări de drum, barca din cap va întoarce prima, urmată apoi de celelalte.

Când o îmbarcațiune remorchează pe alta, remorca se fixează la cea care remorchează de bancul din pupa, la cea remorcată la bancul din prova.

In momentul plecării onul din prova celei remorcate ține remorca la mână și nu o filează decât pe măsură ce îmbarcațiunea a început să aibă viteză. Aceasta spre a nu produce ruperea remorcei prin inerția ce trebue înfrântă în primul moment. La întoarceri, cea remorcată pune din timp cârma spre a ajuta întoarcerea celei care remorchează și nu va guverna din nou în pupa ei decât când aceasta a reluat drumul drept.

Evitarea unui obstacol. In caz că un obstacol, navă, geamandură, cheu apare pe neașteptate, cum se poate întâmpla noaptea, șeful bărcii pune cârma toată, banda în bordul contrar celui în care vrea să lase obstacolul.

Ramele sunt « **lăsate să meargă** » adică rămân în furcheți sau strapazane, dar lăsate libere prin apă.

Când îmbarcațiunea a ajuns cu mijlocul în dreptul obstacolului, travers, se schimbă cârma în bordul opus, acolo în care este obstacolul.

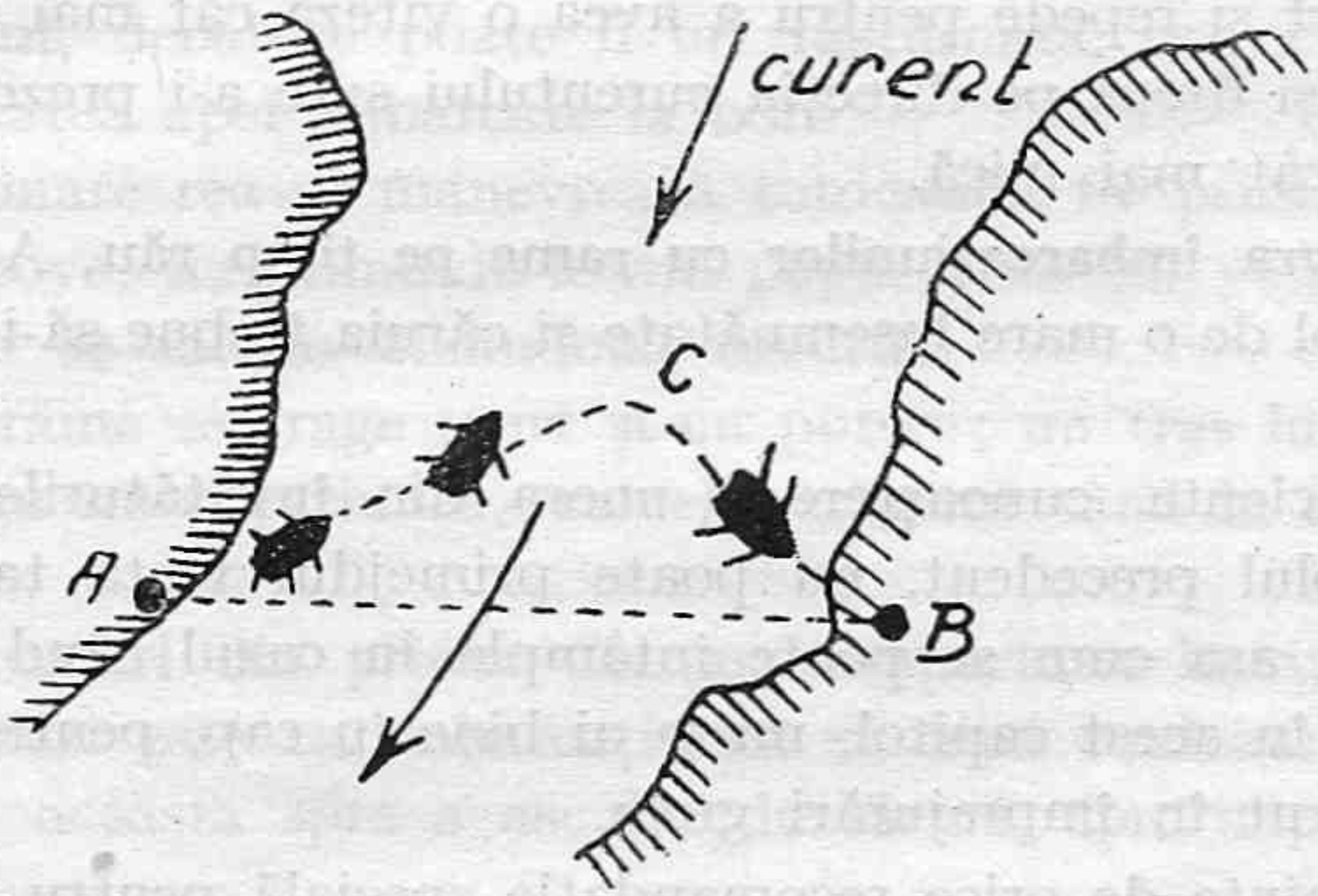
Aceasta spre a nu lovi obstacolul cu pupa, ce are totdeauna obiceiul să abată mai mult, să « **gonească** » cum se mai spune.

Mersul prin treceri înguste. Totdeauna în asemenea împrejurări e bine a îndrepta îmbarcațiunea pe mijlocul trecerii

sau canalului spre a avea în amândouă bordurile loc destul pentru ramat.

In caz că trecerea e așa îngustă încât nu îngădue ramarea se vor lăsa ramele să meargă, după ce se va avea grije să se dea destulă viteză îmbarcațiunii ca să nu mai fie nevoie să se tragă.

Trecerea unui fluviu sau râu. Fiind vorba de un curent mai mult sau mai puțin puternic de trecut între A și B, nu o



să poți între aceste puncte, păstra un drum drept căci îmbarcațiunea ar fi târîtă în josul apei, ar fi derivată.

De aceea să urmezi, un drum cotit urcând întâi un timp contra curentului și apoi mergând asupra punctului dorit, având curentul cam din pupa. La fel să procedezi pentru trecerea unui golf pe vânt tare.

A urca sau coborî un curent. Pentru scoborîrea unui curent, urmează mijlocul său pentru a profita cât de mult de viteza lui. Atenția cea mai mare trebue avută la trecerea pe

sub poduri, judecând bine lărgimea trecerii între două picioare a sale spre a vedea de e cazul să treci rămând sau lăsând ramele să meargă.

Vei fi gata totdeauna a ancora în cazurile când ramele și cârma nu-ți sunt destul pentru a evita un obstacol.

La suirea curentului, dimpotrivă, eviți mijlocul curentului, căutând a profita de regiunile mai liniștite care sunt mai pe lângă maluri și de contra curenții ce i-ai găsi pe acolo.

La suirea unei treceri îngustă având curent puternic, ramezi scurt și repede pentru a avea o viteză cât mai mare, guvernând și drept pe direcția curentului spre a-i prezenta o suprafață cât mai mică.

Manevra îmbarcațiunilor cu rame pe timp rău. Acesta este un capitol de o mare însemnătate și căruia trebue să-i dai toată atenția.

Insuficienta cunoaștere a unora din învățăturile cuprinse în capitolul precedent, nu poate primejdui viața ta și a tovarășilor, așa cum se poate întâmpla în cazul când cele care urmează în acest capitol, nu le ai bine în cap, pentru a ști ce ai de făcut în împrejurări grele.

— Inainte de orice recomandație specială pentru timp rău, nu ieși niciodată cu barca fără a avea la bord mijloace de scăpare, fie centuri, fie colace de plută, kapok sau cu aer.

Aceasta atât pe timp bun cât și pe timp rău.

— Direcția valurilor cea mai primejdioasă pentru o barcă este aceea paralelă cu ea, valuri pe care le înfruntă nu cu prova sau cu pupa, ci cu latul, cu bordul. De aceea totdeauna când se formează valuri mai mari cauți să iei un drum care în niciun caz să nu fie paralel cu creasta valurilor.

Chiar dacă direcția în care te duci cere aceasta, schimbi drumul cu riscul de a parcurge o distanță mai lungă.

— Pe mare nu totdeauna linia dreaptă este drumul cel mai scurt între două puncte, ci el este drumul cel mai sigur, sau în alte cazuri, drumul pe care-l cunoști.

— Cel mai mare pericol pentru o barcă pe mare rea este să ajungă în poziția de a primi valurile din coastă, de a se așeza **travers pe val,** cum se zice în termeni marinărești. De aceea toată atenția și energia echipajului trebue să fie încordată în primul rând pentru a evita ajungerea în această poziție.

— Momentul critic pentru o îmbarcațiune este atunci când creasta valului se frânge în imediata ei apropiere, când valul este **brizant**, deoarece poate fi ori răsturnată, ori scufundată prin greutatea apei îmbarcate la bord.

— Pe mare rea se manevrează totdeauna fie primind valurile din prova, fie primindu-le din pupa. Vom lua pe rând manevrele ce se fac în amândouă cazurile.

— La rame se trage scurt și cu putere; un tras lung poate dezechilibra îmbarcațiunea, ramele trăgând când în aer, când în apă.

1. **Cu valuri din prova.** Cel mai important lucru în asemenea cazuri este ca îmbarcațiunea să aibă totdeauna viteză suficientă, aceasta spre a asculta de cârmă, spre a putea guverna.

E necesară de asemeni oarecare viteză pentru a lăsa să treacă valul sub ea, spre a evita situația extrem de grea în care poate ajunge îmbarcațiunea în caz că ar fi împinsă înapoi de val. E foarte ușor în asemenea împrejurări, ca ea să fie târâtă pe creasta valului și la spargerea lui să fie pusă travers sau chiar răsturnată.

În caz că vântul a stat sau suflă din altă direcție decât cea a valurilor nu este în schimb bine ca îmbarcațiunea să aibă viteză prea mare, căci riscă trecând repede peste creasta unui val, să se îngroape în cea a următorului și să îmbarce apă.

Pentru a menține mai ușor prova sau pupa în val și a evita traversarea, este bine ca acea extremitate care înfruntă valul să aibă un pescaj mai mare, să fie mai afundată în apă decât cealaltă.

Aceasta se realizează mutând în acea parte greutăți sau persoane.

Diferența însă nu trebue să fie prea mare spre a nu micșora prea mult înălțimea copastiei deasupra nivelului apei tocmai în partea unde se înfruntă valul.

Modul de comportare în cazul valurilor din prova se poate rezuma și în următoarele reguli ce se găsesc în toate cărțile de manevre.

1. Dacă ne bizuim pe calitățile bărcii și pe dibăcia armamentului se evită valul, căutând de a nu-l întâlni când se sparge sau când creasta se îndoaie, căci atunci ne poate umple pe la prova.

2. Când vântul este foarte tare și marea prea rea, trebue să dăm cel mai mare avânt bărcei în momentul când se apropie de un val de care nu se poate feri.

3. Dacă se poate, să se dea bărcii o viteză mai mare decât îi trebue pentru ca să nu fie respinsă de un val; cu condiția de a o domoli când se apropie valul, așa că barca să se urce cu ușurință pe el fără să-l taie și să se coboare fără a lua apă.

Manevra cu valurile din pupa. Patru sunt situațiile primejdioase în care riscă să fie pusă o îmbarcațiune primind valul din pupa: să ia apă prin pupa, să ia apă prin prova, să fie pusă travers pe val, să fie răsturnată.

Cauzele prin care poate ajunge în asemenea situații le vom arăta mai jos ca și recomandările de care trebue să ții seamă spre a nu ajunge în asemenea împrejurări.

O barcă cu valul din pupa, are tendința de a se pune travers foarte ușor, deoarece mergând în aceeași direcție cu valurile nu le opune mare rezistență și nu are totdeauna viteză proprie suficientă pentru a asculta repede de cârmă.

Un val care o ajunge are efectul de a-i ridica pupa și a-i afunda prova. Dacă barca are destulă inerție, valul va trece pe sub ea și manevra constă în a căuta să ții în această poziție barca în raport cu acest val precum și cu toate cele care ar mai veni.

Dacă însă barca nu are destulă inerție, este prea ușoară, numai pupa va fi ridicată în sus, prova va fi îngropată, și valul o va târî cu o viteză mare, într'o poziție foarte periculoasă.

O îmbarcațiune bine echilibrată, cu forme bine studiate și menevrată cu dibăcie, poate parcurge distanțe mari, până ce valul și-a pierdut mult din putere.

Dacă prova este joasă, va intra sub apă și valul împingând mereu pupa, barca va fi în primejdie să se ducă la fund cu prova înainte; dacă în schimb, prova va fi înaltă sau are chesoane de aer va opune mare rezistență la afundare, aceasta producând devierea pupei și punerea travers.

Manevrele ce se recomandă spre a evita umplerea sau răsturnarea sunt:

a) Întoarcerea îmbarcațiunii cu prova contra valurilor și ramarea înapoi. Aceasta deoarece prova e mai bine întocmită să înfrunte valurile. Spre a întâmpina bine un val mai amenințător se pot da și câteva lovituri de ramă înainte.

Această manevră este și cea mai bună de povățuit îmbarcațiunilor mici, unde ai nevoie de toată puterea ramelor spre a înfrunta valurile. La bărcile cu armament numeros, se așează șefii de rame cu fața spre prova pentru a ști când să tragă înainte, văzând din vreme valurile amenințătoare.

b) Păstrarea pupei în val, însă ramarea înapoi când vine valul și înainte din nou imediat ce a trecut pe sub prova; adică căutând a naviga pe spinarea valului.

Această manevră se realizează la bărcile mari.

c) Pentru a feri primejdia de traversare, se poate târî la prova sau pupa o **ancoră de furtună.** Aceasta este formată

dintr'un sac conic de pânză cam de 1,50 m lungime, cu 60 cm deschidere, remorcat cu gura înainte cu ajutorul unei parâme și a unei saule fixate la vârf. Umplându-se cu apă, opune o mare rezistență ce împiedecă extremitatea îmbarcațiunii de care este legată să evite sub influența valului.

Această ancoră se poate și improviza din rame, sau panouri ale bărcii legate împreună, de preferință având o greutate legată în partea inferioară spre a le da o poziție cât mai verticală.

In caz că nici această ancoră nu se poate improviza se poate remorca o parâmă cât mai groasă, care prin frecare să joace în oarecare măsură, același rol.

Greutățile la bord e bine să fie cât mai spre centru.

Dacă barca întâmpină cu pupa valul, trebuește guvernată cu o ramă scoasă la pupa sau într'un bord oarecare cârma neavând niciun efect de multe ori în această situație.

Următoarele reguli trebuesc totdeauna avute în vedere când navigăm cu valul din pupa sau căutăm să abordăm o coastă pe valuri mari.

1. Să evităm pe cât posibil orice val brizant, făcând astfel ca el să se spargă în prova bărcii, adică după ce a trecut pe sub ea.

2. Dacă valurile sunt mari și barca mică și 'n special dacă are pupa patrată, trebue să prezentăm prova la larg și să ne apropiem de uscat ramând înapoi; împotriva oricărui val ce nu se poate evita vom rama înainte.

3. Dacă se crede că mergând cu prova înainte nu suntem în primejdie, se rameazâ înapoi când se apropie valul, spre a opri pe cât se poate îmbarcațiunea, când valul o ajunge. Dacă avem an-
coră flotantă la bord sau alt obiect ce i-ar putea ține loc, o luăm la remorcă spre a putea menține pupa sau prova drept la larg.

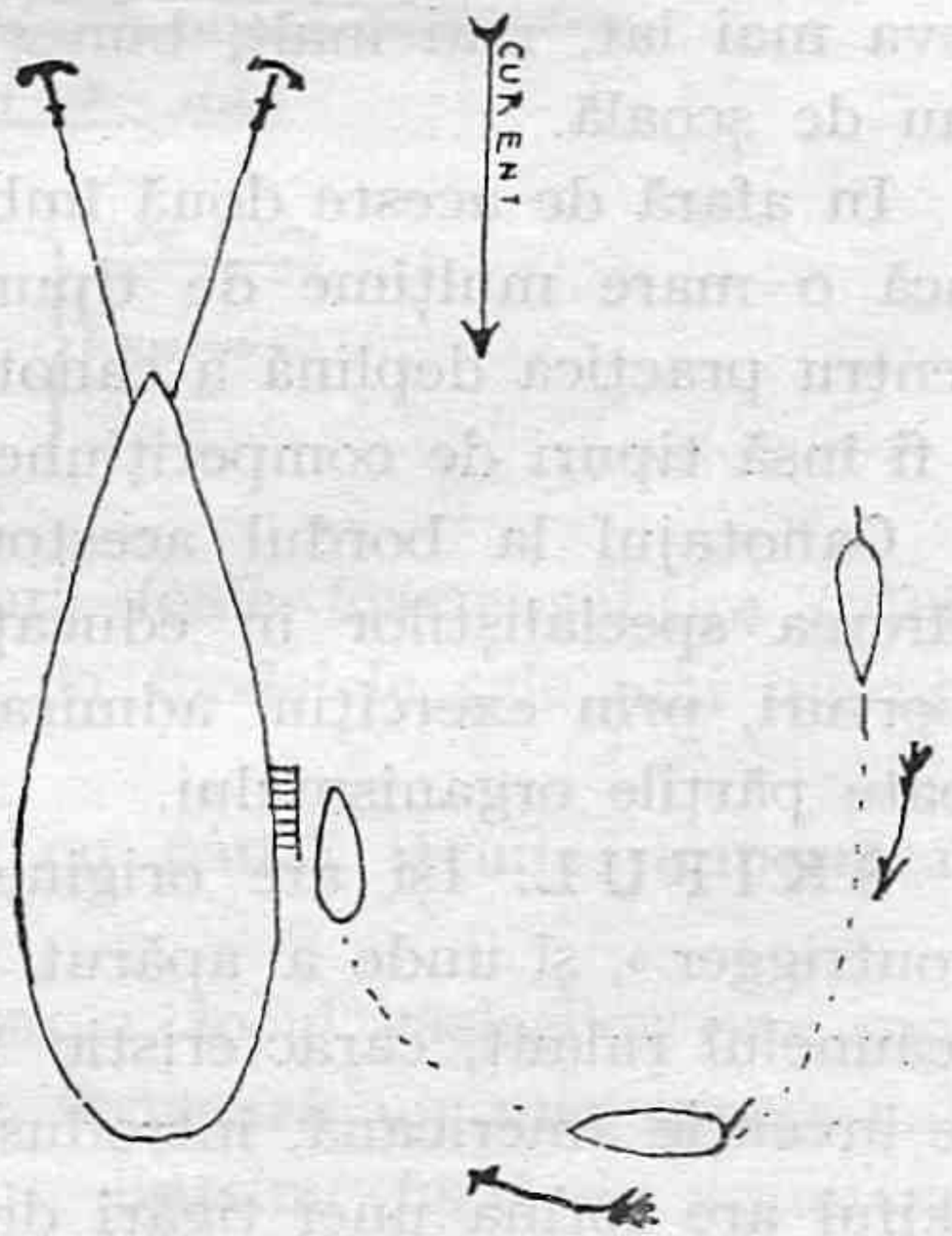
4. Greutățile mari se așează mai spre extremitatea dinspre larg, pentru ca îmbarcațiunea să nu fie ușor pusă travers.

5. Dacă o barcă cu vele și rame merge numai cu vele spre uscat, pe valuri mari trebue să lase jos velele și să scoată catargele (să dezarboreze) înainte de a intra în valurile brizante, și să se apropie de uscat numai cu rame.

Abordarea unei coaste pe mare rea. Pe mare rea și pe mare bună, o îmbarcațiune abordează totdeauna numai perpendicular pe coastă; spre deosebire însă de timpul bun când se poate aborda și cu prova, pe mare rea se abordează totdeauna numai cu pupa.

Pentru aceasta se întoarce din timp îmbarcațiunea, în caz că venea cu prova spre coastă, se ancorează și se ramează cu atenție mergând înapoi și filând parâmă.

Indată ce barca a atins fundul se debarcă o parte din echipaj spre a o susține, iar alții spre a ține barbeta din pupa ce se întinde spre uscat.



Acostarea la o navă. Imprejurările în care poate fi nevoie să acostezi la o navă, pe mare rea pot fi atât de diferite, încât e greu de dat reguli precise, totul depinzând de caz și de îndemânarea echipajului.

Regula generală care trebuește ținută este aceea de a încerca totdeauna de a acosta sub vântul navei.

In caz că nava este naufragiată, în acest bord poate fi pericol de a da peste epave ce pot cădea de asemeni și de pe punte. În acest caz e mai bine de a acosta la pupa sau provă.

CANOTAJUL SPORT COMPLET

Pentru a putea în întregime gusta plăcerile și înțelege binefacerile vâslitului, e nevoie a-l practica cu îmbarcațiunile concepute numai în scopul de a întrebuința în deplină sa eficiență rama sau vâsla ca organ de propulsie.

Aceste îmbarcațiuni sunt **skiful**, destinat exclusiv vitezei și ca atare foarte lung, îngust și cu mică stabilitate, și **gigul**, ceva mai lat, mai înalt, bun și pentru plimbări, de agrement sau de școală.

In afară de aceste două îmbarcațiuni principale, mai există încă o mare mulțime de tipuri derivând din ele, admirabile pentru practica deplină a canotajului și binefacerilor sale, fără a fi însă tipuri de competițiune.

Canotajul la bordul acestor îmbarcațiuni, constitue după părerea specialiștilor în educația fizică cel mai complet din sporturi, prin exercițiul admirabil la care sunt supuse absolut toate părțile organismului.

SKIFUL. Își are originea în Anglia, unde este numit «outrigger», și unde a apărut pe la mijlocul secolului trecut. Scăunelul rulant, caracteristic îmbarcațiunilor de canotaj, este de invenție americană, introdus în Europa prima oară la 1871. Skiful are forma unei țigări de foi ascuțite la ambele capete, foarte îngust și intrând foarte puțin în apă.

Lungimile variază între 7,50 metri pentru cel de un vâslaș la 18 metri pentru cel de opt, lățimea între 0,30 la 0,68 m și adâncimea între 0,16 la 0,26 m pentru aceleași îmbarcațiuni.

Aceste dimensiuni sunt cam cele obișnuite, nu însă obligatorii, la competițiuni primindu-se skifuri cu orice dimensiuni.

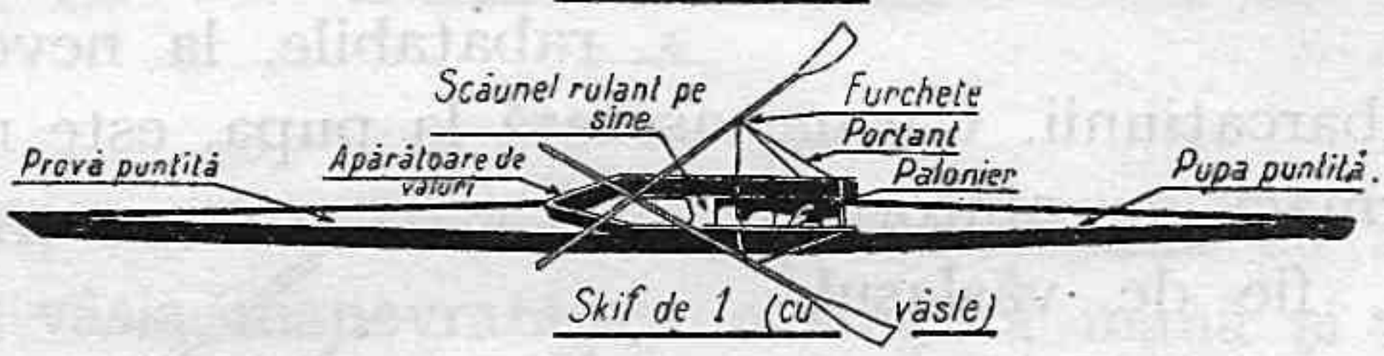
El poate fi amenajat sau pentru vâsle, sau pentru rame.

Construcția sa e totdeauna netedă, nu în clinuri și de obiceiu

Cuprinde bărci destinate exclusiv pentru regate, la care viteza este totul, de acea sunt foarte înguste lungi si usoare

Sunt prevăzute cu scăunele rulante si „vâsle" (dacă sunt 2 de vâslaș) „rame" (1 singură de vâslaș) cu pană curbă și susținute pe portanti – Prova și pupa sunt puntite cu pânză –

Skif de 4 (cu rame)



Skif de 1 (cu vâsle)

Modele admise:

S 1	vâsle	Lung	Lățime
S 2	»		
S 2	rame		
S 2+1	»	Dimensiuni libere	
S 4	»		
S 4+1	»		
S 8+1	»		

bordajul e format dintr'o singură foaie foarte subțire (până la 1 ½ mm) de lemn de cedru, la modelele cele mai îngrijit lucrate.

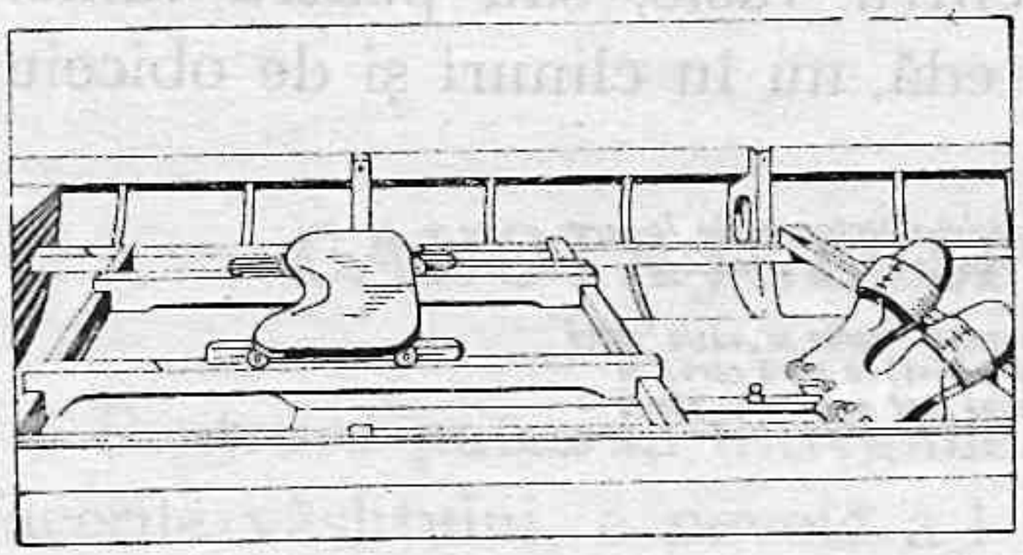
Prova și pupa sunt puntite cu pânză lăcuite, impermeabilizată.

Contra apei ce ar putea îmbarca, locul vâslașilor este protejat de copastii, ce spre prova formează un mic sparge-val.

Scăunelul rulant este alcătuit dintr'un fund de scaun cu patru roți ce alunecă pe șine așezate pe un cadru special. De obiceiu aceste șine au 65 cm lungime.

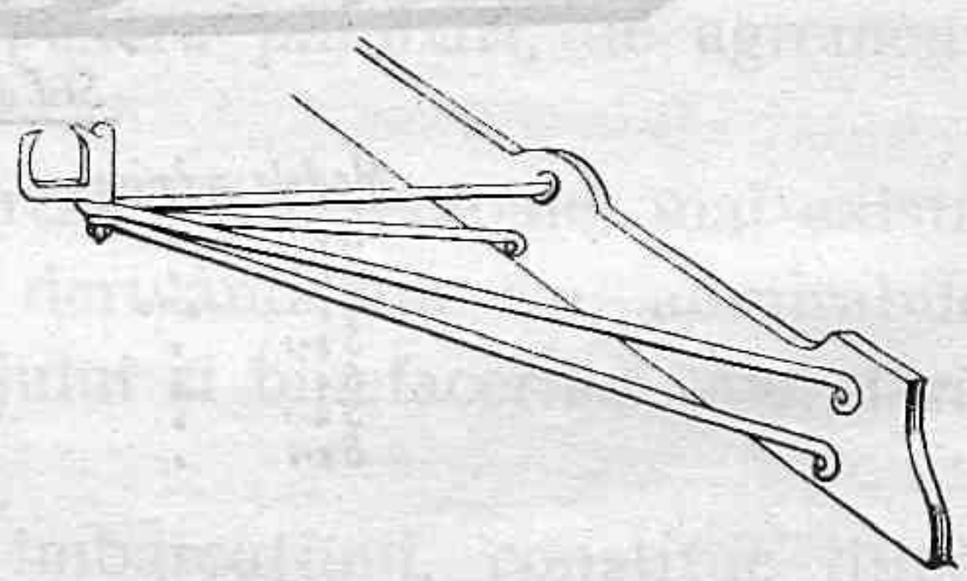
Suporturile picioarelor, ce se găsesc spre pupa față de scaunul mobil se pot așeza la distanțe favorabile cu talia vâslașului.

Cele mai bune modele sunt cele care printr'un dispozitiv cu șireturi sau catarame fixează cât mai bine laba piciorului precum și călcâiul printr'o armătură metalică sau de lemn.



Scăunelul rulant.

Vâslele sau ramele, după cum este armat skiful, sunt la skif ca de altfel și la gig, așezate în furcheți fixați în afara bordurilor pe niște portanți formați din trei vergele metalice fixate în bordaj și rabatabile, la nevoie, în interiorul îmbarcațiunii. Cârma, așezată la pupa, este manevrată fie de cârmaci cu ajutorul unor troțe, fie de vâslașul cel mai dinspre pupa cu ajutorul unui palonier, la îmbarcațiunile fără cârmaci.



Furchet pe portanți.

Tipurile admise la noi în țară sunt: skifurile de 1 și 2 vâsle (S_1, S_2) de 2 și 4 cu rame (S_2, S_4), de 2,4 și 8 având și cârmaci (S_2+1, S_4+1, S_8+1).

GIGUL. Este mai lat și mai stabil decât skiful ține și la valuri foarte ușoare de mare sau la resaca din porturi. Este îmbarcațiunea ideală pentru școală.

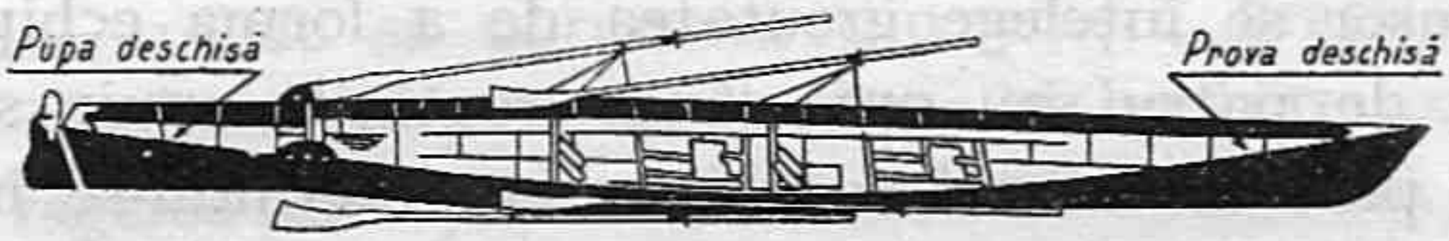
Spre deosebire de skif este lucrat în clinuri iar dimensiunile sale sunt reglementate de forurile superioare sportive. De obiceiu este cu rame, sunt însă și rare excepții cu vâsle.

Toate categoriile de gig au cârmaci.

De obiceiu nu sunt puntite fiind mai înalte și mai marine decât skifurile.

Scaunul mobil, portanții, furcheții și suporturile picioarelor sunt la fel ca la acestea.

Cuprinde bărci ceva mai largi, deci mai slabile și comode de cât skiful.—
Posedă scăunele rulante si sustinute de furcheți pe portanti.—
In general sunt deschise (nepuntite).- Pot servi pentru agrement si crucieră.-



Gig de 2 cu cârmaciu (cu vâsle)

RAMA, manevrată de o singură persoană cu amândouă mâinile, și **vâsla** manevrată cu o singură mână și fiind deci câte două de fiecare persoană, cu aceeași formă, variind numai prin lungimea lor. Rama este compusă din trei părți principale: **mânerul**, locul de unde se ține, **coada** și **pana**, porțiunea mai lățită și ușor curbată ce se bagă în apă. Porțiunea de legătură între coadă și pană, acolo unde coada începe să se lățească, se numește **gât**.

La oarecare distanță de mâner, coada are un **manșon** de piele mărginit spre mâner cu un **inel** metalic învelit și el cu piele, care marchează locul unde rama șade în furchet. Rolul manșonului este de a apăra lemnul ramei de roadere și ca atare trebue uns cât mai des cu seu sau cu altă unsoare.

Lungimea ramelor e în general de 3,60 m pentru un diametru de 6 cm, pana având 80 cm lungime și lățime de 16—18 cm

Vâslele au de obiceiu 2,80 m și un diametru de 5 cm; penele lor 60 cm pe 16 cm.

Pentru a fi mai ușoare, atât ramele cât și vâslele au interiorul cozii scobit.

VÂSLITUL. Deși văzut de departe și chiar practicat ca un simplu exercițiu pare relativ ușor, vâslitul comportă mișcări extrem de complexe și pentru a deveni un bun vâslaș e nevoie de ani de eforturi continui. Aceasta tocmai pentru faptul că cere un control absolut al tuturor părților organismului și o stăpânire perfectă a tuturor reacțiunilor lor.

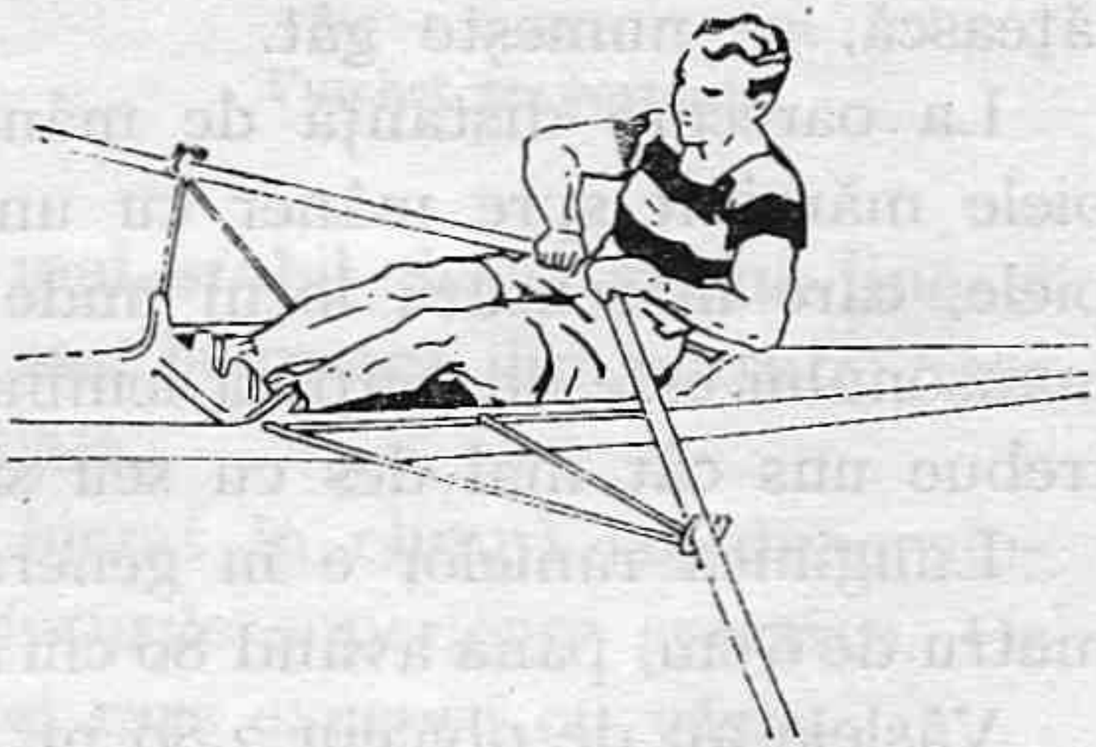
Dacă aceasta este adevărat pentru un singur individ, cu atât mai ușor se înțelege greutatea de a forma echipaje mai numeroase de patru sau opt, când greutățile unuia singur se multiplică prin următorul coechipierilor, mărindu-se încă prin necesitățile de coordonare, omogenitate, greutate, etc.

De aceea echipajele multiple nu pot fi decât apanajul asociațiilor mai vechi, cu trecut, experiență, bogate în cadre cu osteneală și răbdare formate.

Vâslitul se compune în rezumat din patru mișcări elementare: atacul, tragerea prin apă, degajarea și revenirea înainte.

1. **Atacul** este operația de băgare a vâslei în apă pentru cătarea unui punct de sprijin în vederea fazei a doua, tragerea prin apă.

Atac corect.



Atac incorect.

În vederea ataculuí, corpul este adus bine spre pupa prin strângerea picioarelor și întinderea brațelor înainte, așa fel ca

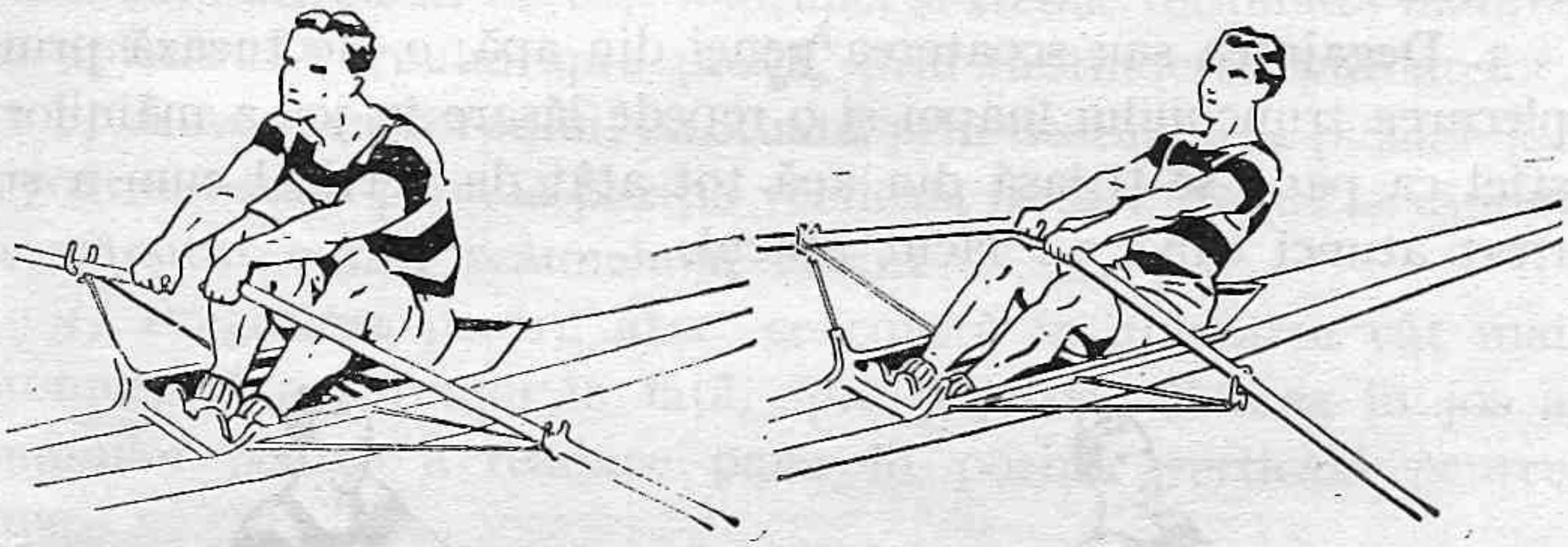
pana să poată fi introdusă în apă cât mai spre prova posibil.

Pana trebue să intre perpendicular în apă, cu hotărîre și numai până la trei sferturi din suprafața ei.

Dacă intră mai mult, mai puțin, sau sub un unghiu oarecare, riscă să provoace un dezechilibru foarte dăunător îmbarcațiunii și celorlalți echipieri.

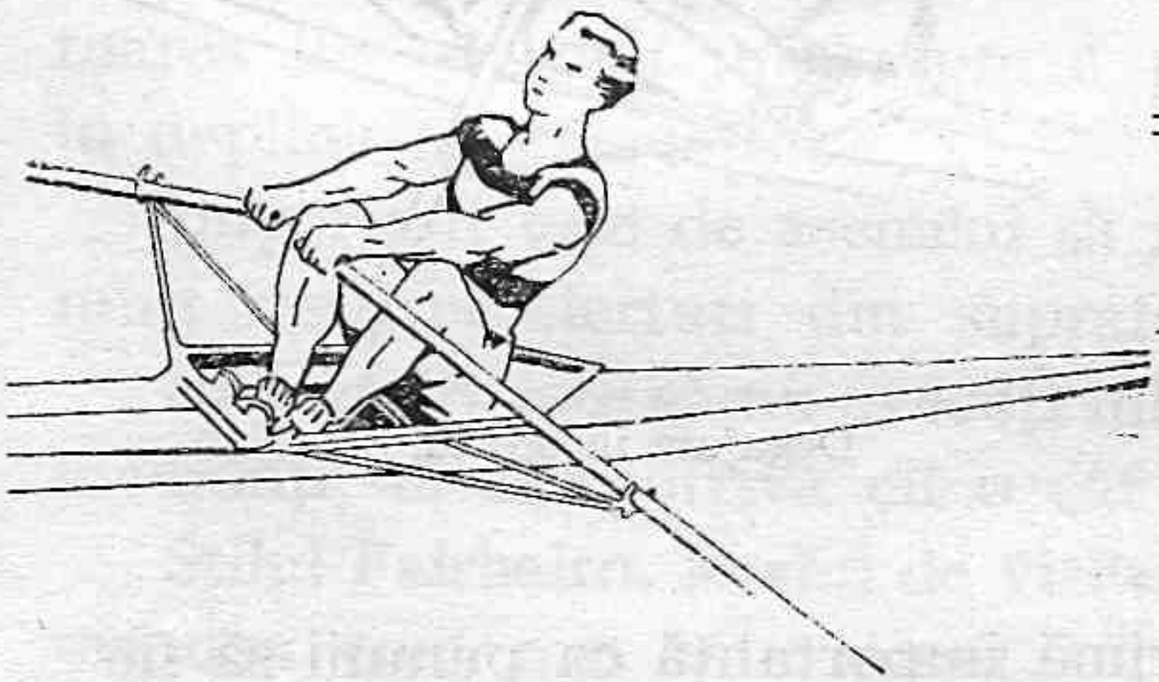
Atacul trebue să pornească din umeri, brațele rămânând întinse, și să fie cu putere, vioiciune și hotărîre executat.

2. **Tragerea prin apă,** a doua fază, este constituită de mișcarea

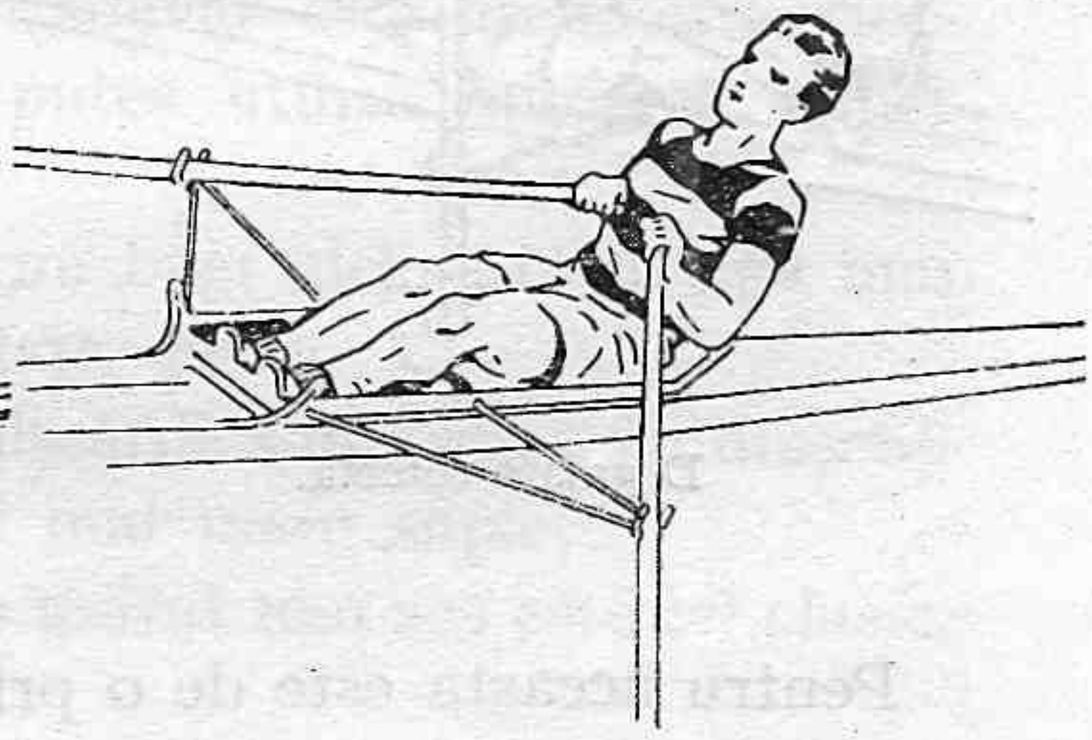


Prima fază a tragerii prin apă.

A doua fază a tragerii prin apă.



Sfârșit de tragere corect.



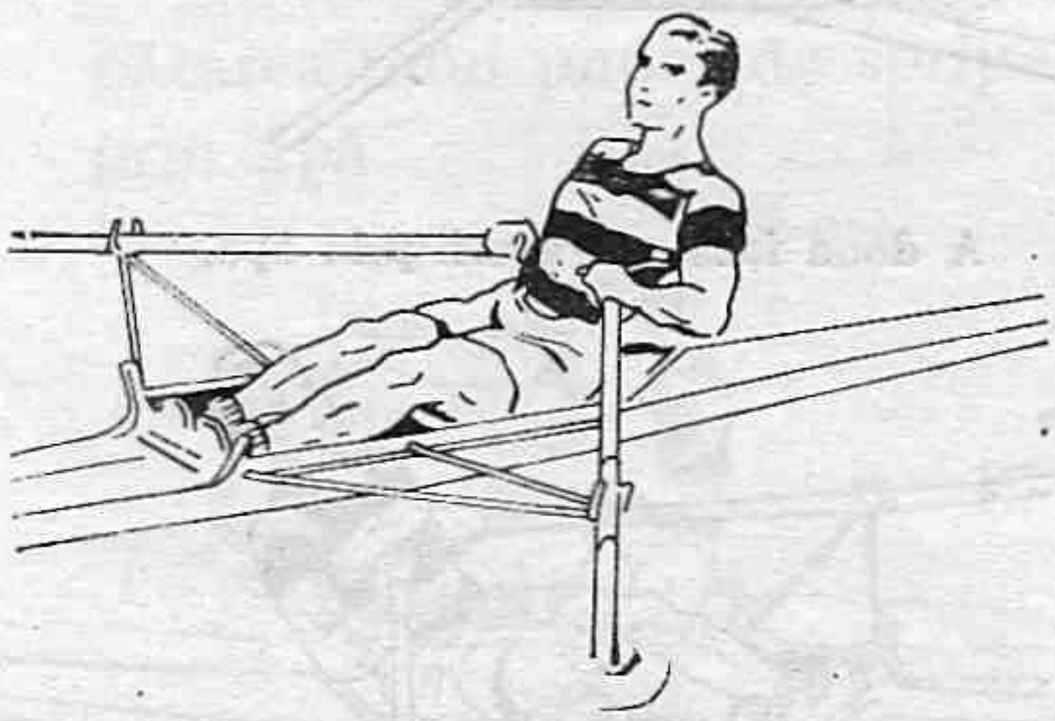
Sfârșit de tragere incorect.

penei prin apă, fără opriri, și se execută prin răsturnarea cor-

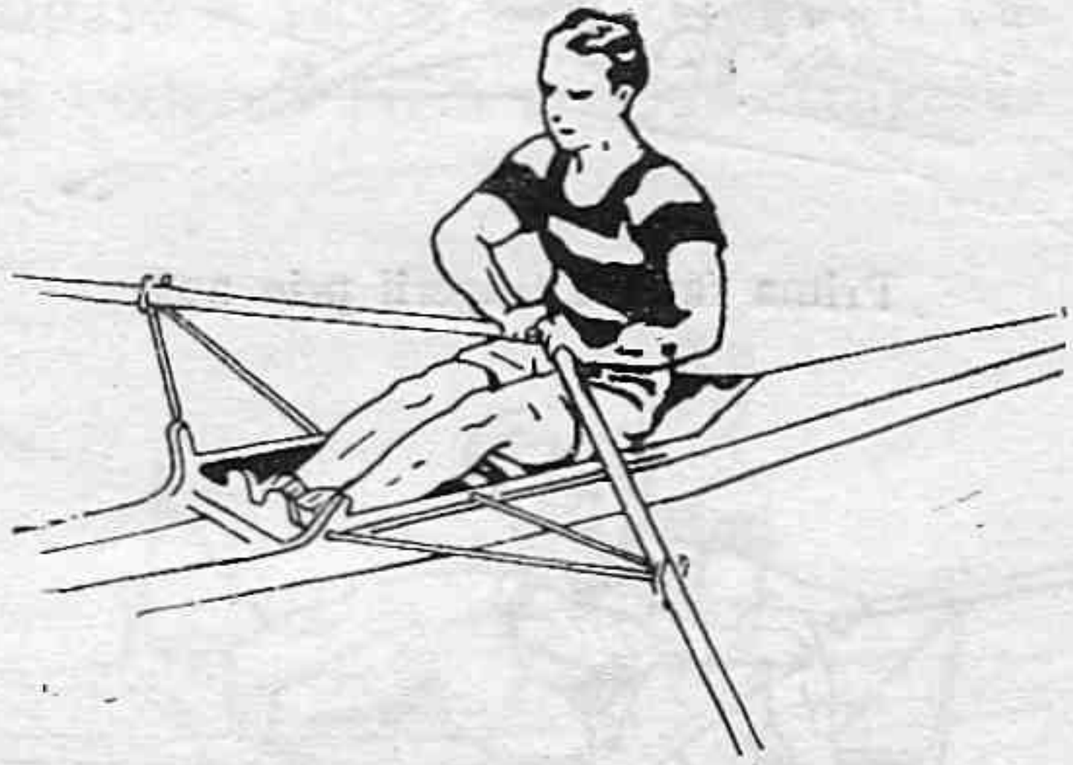
pului pe spate și deschiderea simultană a picioarelor ce împing corpul, așezat pe scaunul mobil, spre prova. Mâinile trebue mereu să rămână la același nivel iar brațele nu exercită niciun efort asupra ramei, mulțumindu-se să urmeze, întinse fiind, mișcarea spre înapoi a corpului.

Efortul principal pe ramă fiind făcut în momentul atacului, în timpul acestei faze trebue numai să menții acest efort; de aceea împingerea nu trebue în niciun caz să fie mai puternică la sfârșitul cursei prin apă decât la început; aceasta spre deosebire de vâslitul la barcă sau balenieră unde efortul final este esențial.

3. **Degajarea** sau scoaterea penei din apă, o efectuează prin aplecarea trunchiului înapoi și o repede lăsare în jos a mâinilor astfel ca pana să-ți iasă din apă tot atât de vertical cum a și intrat atunci când a-i făcut atacul.



Degajare corectă.



Degajare incorectă.

Pentru aceasta este de o primă importanță ca pumnii să fie aduși în dreptul stomacului pentru ca atunci când se apasă pe mâner ca pe o pârghie spre a scoate pana din apă, să existe loc suficient sub el.

Trebue să eviți a aduce pumnii în dreptul pântecului, în loc de stomac, deoarece în acest caz n'ai loc suficient să scobori mânerul, până nu se degajează bine și complet, ci joacă un rol de frână extrem de dăunător.

4. **Revenirea înainte** este și ea compusă din patru timpuri:

a) Rotirea pumnilor, pentru ca rama să revie orizontală în drumul ei prin aer către poziția de atac, aceasta spre a nu frâna în aer;

b) Trimiterea brațelor înainte, spre a duce pana îndărăt.

Această mișcare trebue executată cât mai repede, mâinile rămânând mereu la aceeași înălțime, și trebue terminată înainte de aplecarea corpului spre prova, prin destinderea picioarelor.

c) Revenirea corpului, efectuată prin destinderea picioarelor și redresarea lui până la poziția verticală în care trebue să ajungi la sfârșitul cursei scăunelului rulant;

d) Pregătirea pentru atac, ce constă în aplecarea cât mai pronunțată a corpului în față, spre pupa și lăsarea în jos a pumnilor pentru a readuce pana în poziția verticală pentru atac.

Deși lungi de enumerat, șirul și mecanismul acestor mișcări e relativ ușor de învățat. Ce într'adevăr este greu, este efectuarea lor cât mai justă spre a putea utiliza mișcarea ramei în deplina sa aficiență.

Important este de asemeni să nu bagi niciodată în apă mai mult de trei sferturi din suprafața penei.

Important este să nu execuți mișcările « în forță », cu mușchii încordați, ci dimpotrivă cu o cât mai mare suplețe.

Stilul Fairbairn. Modul de vîslit arătat mai sus este cel clasic, ortodox cum mai este numit.

De câțiva ani însă prinde din ce în ce mai mult teren un nou stil, numit Fairbairn, după numele creatorului său, un vestit antrenor englez. Acesta combate rigiditatea de ținută din stilul

ortodox și recomandă ca vâslașii să stea cât mai comod pe scăunel și spatele chiar ușor încovoiat.

Atacul să nu fie început numai din spate ci să fie efectuat odată cu întregul corp într'un efort armonios. Trimiterea brațelor înainte trebue abia inițiată și imediat urmată și de mișcarea corpului spre pupa prin strângerea picioarelor, în așa mod încât brațele cât și corpul să ajungă simultan în poziția pregătitoare a atacului. Ordinea mișcărilor să fie: mâini, corp, cărucior.

Fairbairn recomandă ca ducerea ramelor spre prova să nu fie bruscă cum cere stilul ortodox ci cu o iuțeală normală, neriscând astfel a strica ritmul întregei echipe.

Destinderea picioarelor să fie similară celei ce se efectuează la săritura fără avânt și chiar se recomandă acest exercițiu pentru a deprinde această mișcare.

Pentru introducerea penei în apă, recomandă ca aceasta să fie introdusă corpul fiind deja în mișcare spre pupa, deci a nu fi introdusă întâi și pe urmă abia exercitată presiunea, cum se recomandă în stilul clasic; adică mai exact cere ca rama să aibă o viteză prin aer chiar în momentul introducerii, superioară celei a bărcii; numai așa putându-se căpăta un efect maxim propulsiv. De asemeni deși cere un efort inițial ca în stilul ortodox, Fairnbairn recomandă continuarea acestui efort cu o egală intensitate tot timpul trecerii ramei prin apă.Aceasta nu se poate obține deci numai prin efortul dat din umeri ci prin destinderea egală și puternică a picioarelor, dela început până la sfârșit. De asemeni cere ca și brațele să contribue la mișcarea de tragere a ramei prin apă, acestea netrebuind numai să urmeze mișcarea corpului ca în stilul ortodox.

Spre deosebire de degajarea din stilul ortodox, în stilul Fairnbairn, să începe rotirea ramei și degajarea ei puțin înainte de scoaterea penei din apă, apoi scoaterea să fie făcută în cel

mai scurt timp cu putință, fără bruschețe însă. Degajarea aceasta constitue cheia și finețea întregului vâslit.

Atenția nu trebue deloc să fie concentrată asupra ținutei corpului cum cere stilul ortodox ci exclusiv asupra ramei și mișcărei ei.

Esențialul este ca vâslașul să fie pătruns de ideea că trebue să bage pana în apă cât mai în spre prova și să o scoată cât mai spre pupa susținând însă trecerea aceasta a ei prin apă cu un efort continuu și egal.

LĂSAREA ȘI RIDICAREA DELA APĂ. Este o operație ce cere oarecare grije mai ales cu îmbarcațiunile de mai mulți echipieri, cari am văzut că pot ajunge la lungimi impresionante. Pentru aceasta, îmbarcațiunea fiind pe suportul ei cu fundul în sus și cu portanții deschiși în afară, fiecare echipier se așează în dreptul locului său și în bordul respectiv, trecând apoi câte un braț pe sub ea, în bordul contrar.

La primul ordin ridică toți odată, la al doilea ordin toți întorc îmbarcațiunea cu fundul în jos, numele cu soț sau fără, trecând pe sub ea spre a-și urma furcheții respectivi.

Imbarcațiunea e dusă apoi lângă apă, vâslașii din bordul din spre uscat susținând singuri îmbarcațiunea întoarsă cu furcheții din bordul lor în sus, în timp ce ceilalți din bordul din spre apă trec pe dedesubt, toți împreună susțin apoi îmbarcațiunea trecând câte un braț pe dedesubt și așezându-se ușor pe apă, fiind atenți să nu atingă, cu portanții și furcheții țărmul.

Cârmaciul ține îmbarcațiunea acostată apucând de furchetul cel mai spre pupa, în timp ce vâslașii luându-și ramele sau vâslele le pun în furcheți.

La comandă, intră toți întâi cu un picior apucând în același timp ramele și așezându-se. Apoi intră și timonierul.

La sosire, cârmaciul debarcă primul apucând îmbarcațiunea apoi de cel mai apropiat portant. Comandă apoi debarcarea în ordinea numerică.

Pentru scoaterea din apă, vâslașii stau în dreptul lor apucând cu o mână bordul opus. La comanda « Sus » ridică ambarcațiunea răsturnând-o. În acest moment vâslașii dela portanții din bordul din spre apă fac un pas înapoi în momentul când furcheții lor se lasă în jos, iar vâslașii din bordul contrar își urmează furcheții respectivi.

Apoi îmbarcațiunea este lăsată în jos și transportată cu grije la post.

Echipajul. În îmbarcațiune, fiecare membru din echipaj are un număr după locul ce-l ocupă. Numerele încep cu 1 din spre pupa spre prova. La îmbarcațiunile cu rame, echipajul e împărțit și pe borduri, babord sau tribord, după bordul în care se află rama la care trage.

Numărul 1 se numește « **șef de rame** », este cel mai bun vâslaș al echipajului și cel care dă cadența după care trebue să se ia toți. El trebue să-și dea seama în orice moment de starea echipajului, trebue să știe când să accelereze sau să încetineze cadența. Calitatea esențială a unui șef de rame este de a ști în fiece moment cum să vâslească spre a căpăta dela echipajul său maximul de randament.

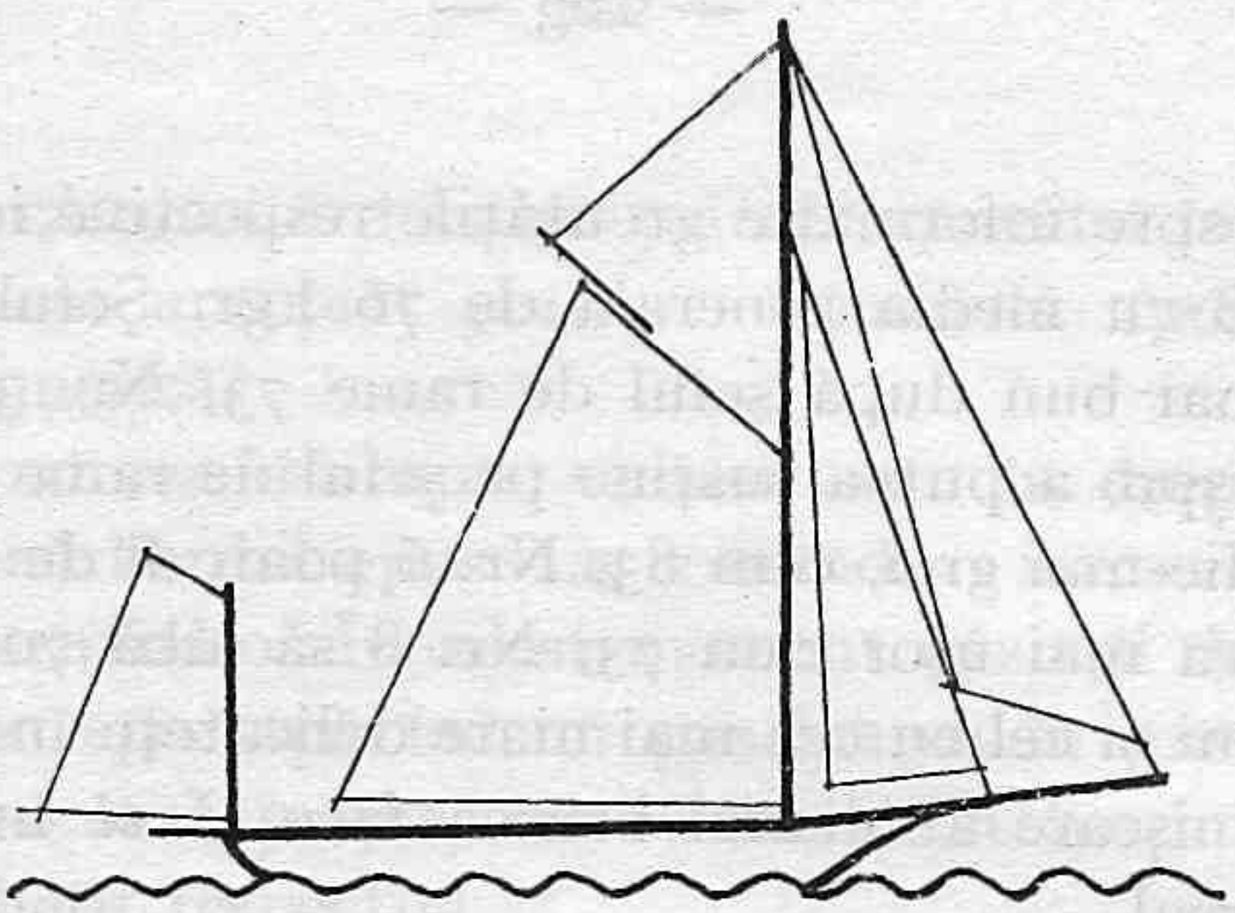
Cârmaciul are misiunea de a păstra îmbarcațiunii un drum cât mai drept cu putință către linia de sosire neutilizând mult cârma, care anulează viteza.

Trebue să fie atent atât la echipaj atrăgând atenția asupra eventualelor greșeli, cât și la îmbarcațiunile concurente, dacă este în cursă, spre a profita de eventualele ocazii favorabile ce s'ar produce.

Împărțirea greutăților la bord joacă de asemeni un mare rol, și este de o mare importanță ca fiecare vâslaș să aibă la postul său greutatea cea mai favorabilă.

Vom da spre informație greutățile respective ideale ale unui echipaj de 8 cu media generală de 76 kgr. Șeful de rame 70, Nr. 2, cel mai bun după șeful de rame 73, Nr. 3, vâslașul cel mai energic spre a putea susține pe șeful de rame 80, Nr. 4 și 5 trebuesc să fie mai grei, cam 83, Nr. 6 poate fi de asemeni greu, 80 Nr. 7 ceva mai ușor cam 73, Nr. 8 să aibă 70, el trebue să fie de asemeni și cel cu cea mai mare delicatețe în mișcări întru cât fiecare mișcare a sa mai bruscă face să se îngroape prova frânând mersul.

Coordonarea. Se obține numai prin exercițiu îngrijit. Foarte bune pentru aceasta sunt bacurile de antrenament, lăzi flotante înzestrate cu scăunele rulante unde se pot studia detaliat toate mișcările, fără a se îngriji de stabilitate. Chiar după ce ai lucrat mult timp cu barca să nu disprețuești antrenamentul în bac care singur e în măsură să-ți dea stilul și siguranța mai necesare în canotaj ca în orice alt sport.



VELELE, ȘCOALA NATURII

Plăcerile ce ți le poate oferi apa nu le vei putea niciodată gusta deplin, de nu vei încerca să înhami și vântul la barca ta, întrebuințându-i puterea, pătrunzându-i capriciile, răspunzând la chemările sale și făcându-ți-l rob al dorințelor tale.

Vela, sau pânza, fie ca ocupație, fie ca mijloc utilitar, fie ca sport, este din toate meseriile apei, cea care cere cea mai mare finețe și îndemânare, este însă și cea care dă, celui care o practică cele mai mari mulțumiri sufletești și trupești.

Ea îl pune în cea mai complectă dependință de puterile nesfârșite ale naturii pe care trebue să le întrebuințeze pentru sine, înfruntându-le numai cu puterile, mintea și calitățile sale sufletești, armat cu o simplă bucată de pânză din care poate scoate totuși minuni.

De aceea, deși navele cu pânze au dispărut de mult din serviciul marinelor de războiu și aproape complect din rândul navelor de comerț, tinerii din toată lumea destinați a deveni ofițeri de marină, primesc prima lor instrucție marinărească la bordul acelor faimoase nave-școală cu vele, cum avem și noi pe **Mircea.**

Îndelungată experiență a arătat că marinarul cel mai înzestrat să mânuiască mai cu folos și pe orice timp, toate aparatele pe care technica modernă i le pune la dispoziție, nu se formează decât la bordul velierelor, școală a vântului, a valului, a mării, școale a energiei, a naturii, a vieții.

Greement. Dacă taina vântului a pătruns-o omul de mult, mijloacele prin care a căutat s'o întrebuințeze în folosul său n'au fost aceleași ci le-a modificat și îmbunătățit mereu. De aceea deși principiul întrebuințării velelor este același, realizările sunt mult diferite. O diferență mare este între modul cum întrebuințau Grecii cei vechi, spre exemplu, puterea vântului spre a le mâna corăbiile și modul cum același lucru este realizat azi.

Nu vom mai arăta cum s'a făcut această evoluție, deși ar fi interesant să vezi cum a ocolit mintea omului multele piedici ce natura i-a pus în drum.

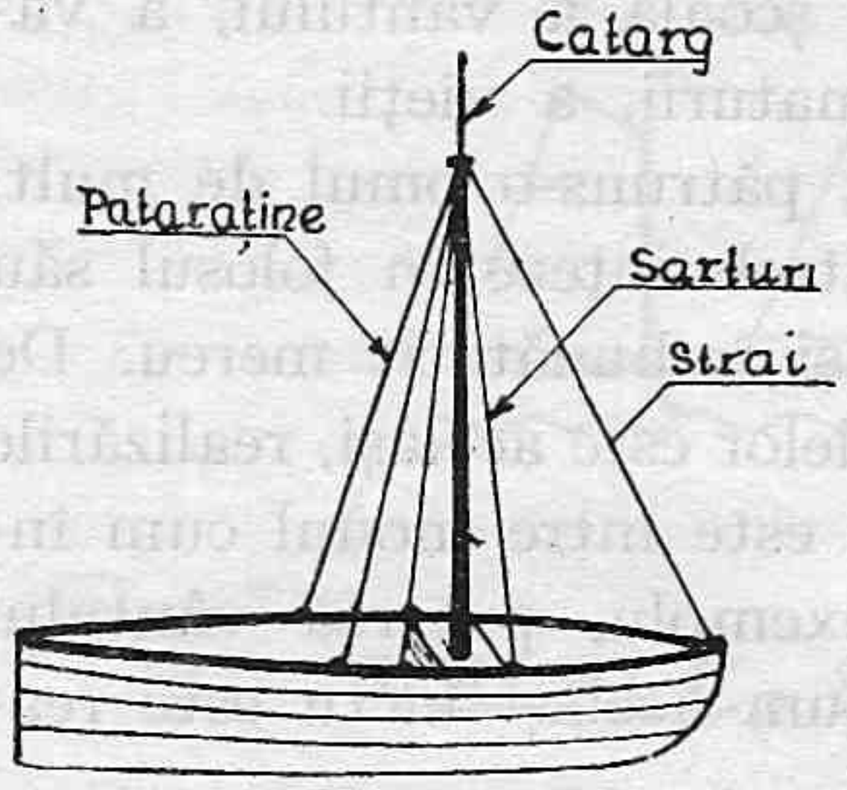
Totalitatea velelelor împreună cu mijloacele lor de susținere de întindere și de strângere, se numește **greement.** Acest greement determină și tipul îmbarcațiunii după modul cum este alcătuit. Totalitatea velelor unei îmbarcațiuni sau nave cu vele se numește **velatură,** noțiune ce uneori se confundă cu cea de greement.

Greementul se compune din: **arboradă,** menită să susțină velele, **manevre,** totalitatea frânghiilor și sârmelor destinate să susțină arborada și să servească la întinderea, strângerea și orientarea velelor, precum și din **velele** propriu zise, a căror formă și alcătuire o vom arăta numaidecât.

Arborada se compune din totalitatea **arborilor,** sau **catargelor** și a **vergilor** unei îmbarcațiuni. Aceștia sunt niște pari sau prăjini, mai lungi sau mai scurți după dimensiunile și tipul îmbarcațiunii. Sunt înfipți în fundul ei într'un locaș special numit **călcâi** și sunt fie verticali, fie ușori aplecați înapoi. Când îmbarcațiunea

este puntată ei trec prin punte printr'o gaură special tăiată în ea, numită **etambreu.**

Când îmbarcațiunea are două catarge cel mai din față este numit **arbore trinchet,** cel dinapoi **arbore mare.**



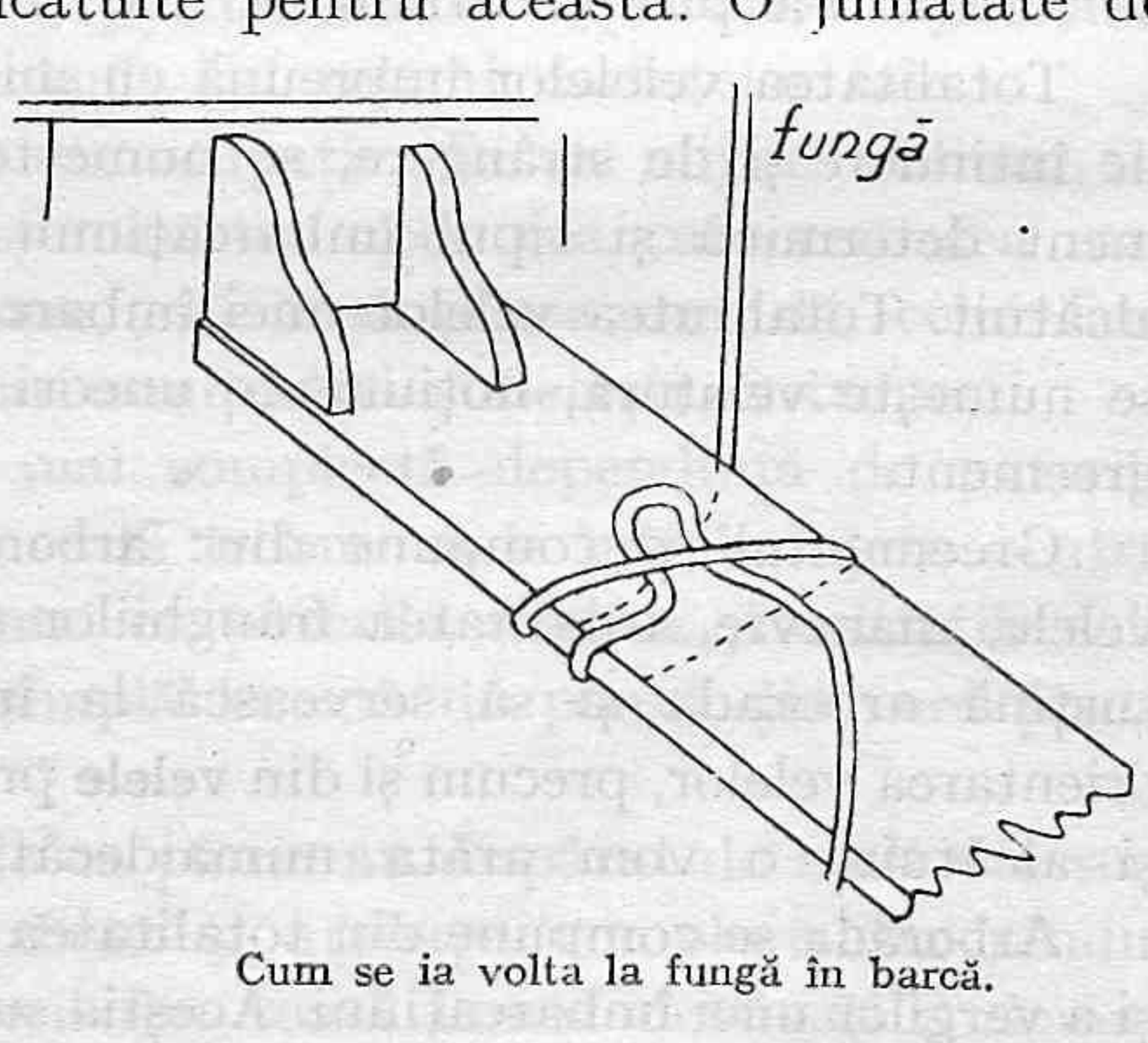
Manevre fixe.

In caz că mai are și un al treilea, lucru ce nu se întâmplă la îmbarcațiuni niciodată, ci numai la nave cum e N. M. S. Mircea, acesta se numește **arbore artimon.**

Foarte multe îmbarcațiuni cu vele și aproape toate corăbiile au în față, la prova, un arbore oblic, numit **bompres.**

De arboradă mai țin și **vergile,** grinzi ce susțin sau întind unele vele care sunt alcătuite pentru aceasta. O jumătate de vergă fixată cu un capăt pe catarg la partea sa superioară și servind a susține unele vele ce le vom vedea, se numește **pic.**

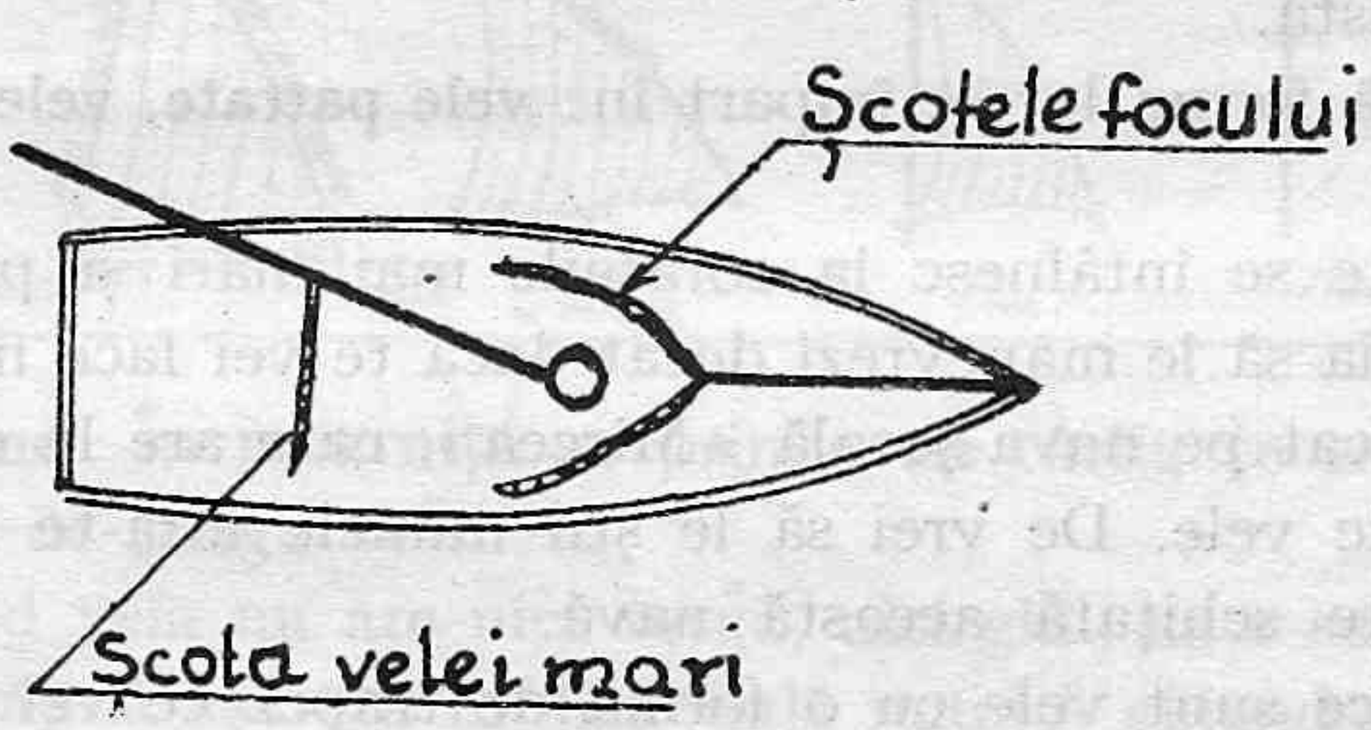
Ghiurile sunt de asemeni niște vergi fixate cu un capăt pe catarg la partea sa inferioară și servind a întinde unele vele numite rande.



Cum se ia volta la fungă în barcă.

Manevrele sunt **fixe** și curente. Cele fixe servesc pentru a susține arborada, cele curente pentru a întinde, strânge și orienta velele.

Manevrele fixe sunt: **straiurile** care susțin catargul spre prova, **sarturile,** care-l susțin în părți, **pataraținele** care-l susțin în părți spre pupa. La nave și îmbarcațiuni mai mari, sarturile au un fel de trepte sau **grijeli** ce servesc la urcarea în arboradă. Parâmele ce susțin vergile se numesc **balansine.**



Manevre mobile.

Manevrele curente sunt: **fungile,** care servesc la ridicarea velelor, **școtele** care întind velele și servesc la orientarea lor, fiind fixate la colțul din spre pupa a acestora, și **murele** care la velele patrate întind în vânt colțurile de mură.

Locul unde o manevră se leagă de un arbore de numește **capelatură.**

Velele sunt întotdeauna făcute din una sau mai multe bucăți în formă de fășii numite **ferțe.** De obiceiu sunt făcute din țesătură de in, cânepă sau bumbac, rar de mătase.

Orice velă, indiferent de forma ei are: **o margine de învergare,** care e marginea ce se prinde pe vergă sau strai; una sau două **margini de cădere,** după formă, care sunt marginile verticale din părți; **o margine de întinsătură,** care e latura de jos a velei; **colțuri de învergare,** cele două capete ale marginei de învergare; **colțuri de școtă** și **colțuri de mură,** locurile unde se leagă aceste manevre; **colț de fungă,** la velele triunghiulare, unde se leagă funga.

Velele sunt tivite pe margini de obiceiu, cu o saulă subțire numită **grandee,** aceasta spre a le face mai rezistente.

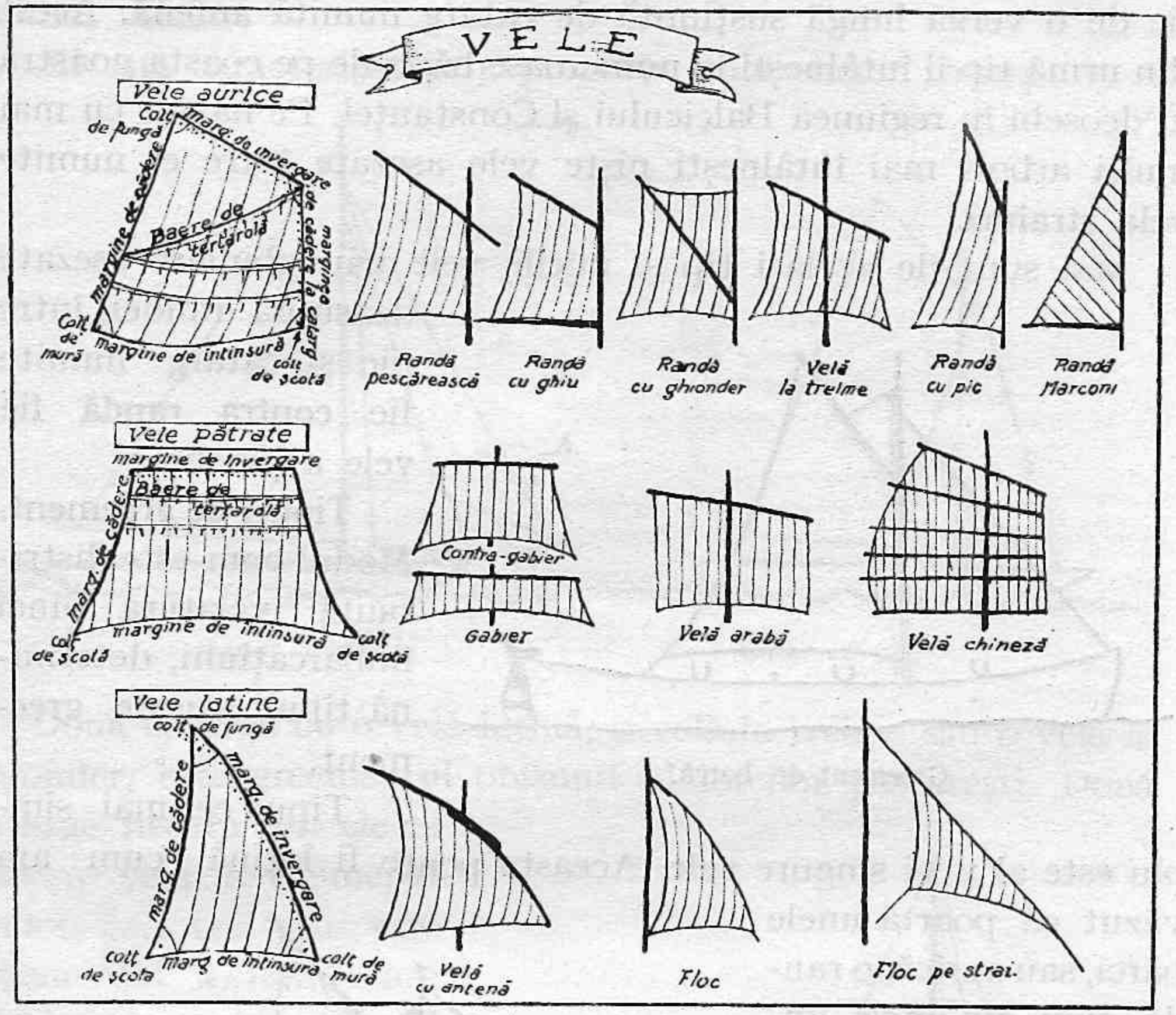
Pe unele vele mai există și niște șiruri de mici saule numite **filiere sau baere de terțarolă,** care servesc la luarea terțarolelor adică la micșorarea suprafeței velei atunci când condițiile timpului cer aceasta.

Velele după forma lor se împart în: **vele patrate, vele aurice** și **vele latine.**

Cele patrate se întâlnesc la corăbiile mai mari și probabil n'ai să ai ocazia să le manevrezi decât dacă te vei face marinar și vei fi îmbarcat pe nava-școală «Mircea», care are la doi din arbori astfel de vele. De vrei să le știi numele uită-te la gravura unde este schițată această navă.

Velele **aurice** sunt vele cu o formă de trapez ce vei întâlni des la îmbarcațiuni. Așa sunt **randele,** vele ce de obiceiu sunt așezate cu una din marginile de cădere susținută de catarg. Majoritatea au marginea superioară de învergare, susținută de un pic, iar cea inferioară, de întinsură, de un ghiu. Când vela nu e fixă la catarg, la marginea de învergare se găsește o vergă

ce este agățată de catarg printr'un ochiu numit **rocarniță,** așezat cam la o treime din lungimea vergii. Această velă se numește



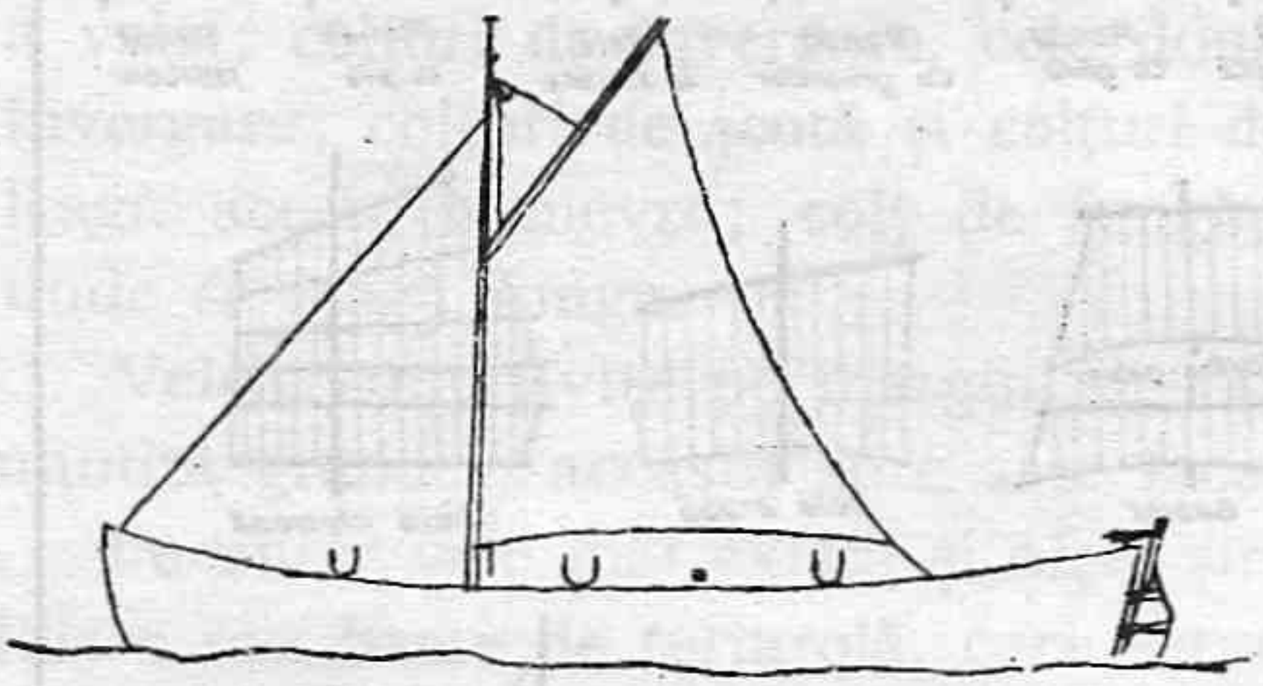
la treime. În rocarniță se prinde un cârlig ce este ridicat sau coborît de funga velei.

Când vela nu are nici vergă, nici ghiu ea e susținută uneori de o prăjină așezată în diagonală numită **ghionder,** ce se rabate lângă catarg când se strânge vela.

La multe îmbarcațiuni există un tip de rande zise **Marconi** sau **bermudian,** care nu mai sunt trapezoidale, ci triunghiulare și fără pic, fiind însă prin modul de așezare și fixare întru nimic diferite de celelalte rande.

Velele **latine** sunt vele de o formă triunghiulară. Ele sunt fie susținute de straiurile din prova și se numesc în acest caz **focuri,** fie de o vergă lungă susținută de catarg numită **antenă.** Acest din urmă tip îl întâlnești la numeroase bărci de pe coasta noastră în deosebi în regiunea Balcicului și Constanței. Pe navele cu mai mulți arbori mai întâlnești niște vele așezate între ei numite **vela straiuri.**

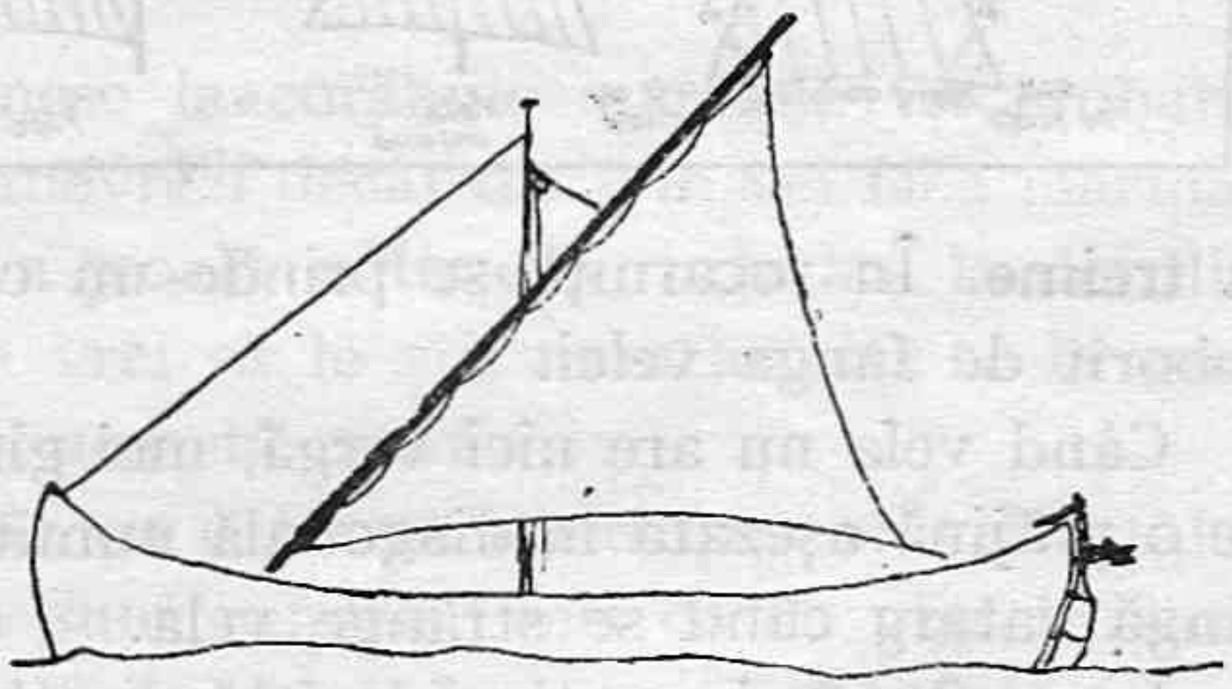
Mai sunt de același tip și micile vele triunghiulare așezate deasupra randei, între pic și catarg numite fie **contra randă** fie **vele a picului.**



Greement de barcă.

Tipuri de greement. Modul cum este distribuită velatura unei îmbarcațiuni, determină tipul său de greement.

Tipul cel mai simplu este al unei singure vele. Aceasta poate fi latină, cum am văzut că poartă unele bărci, sau aurică, o randă, cum au unele îmbarcațiuni de sport ca **iolele olimpice.** Tot o velă numai aurică, cu ghionder sau spetează au unele bărci cu rame.

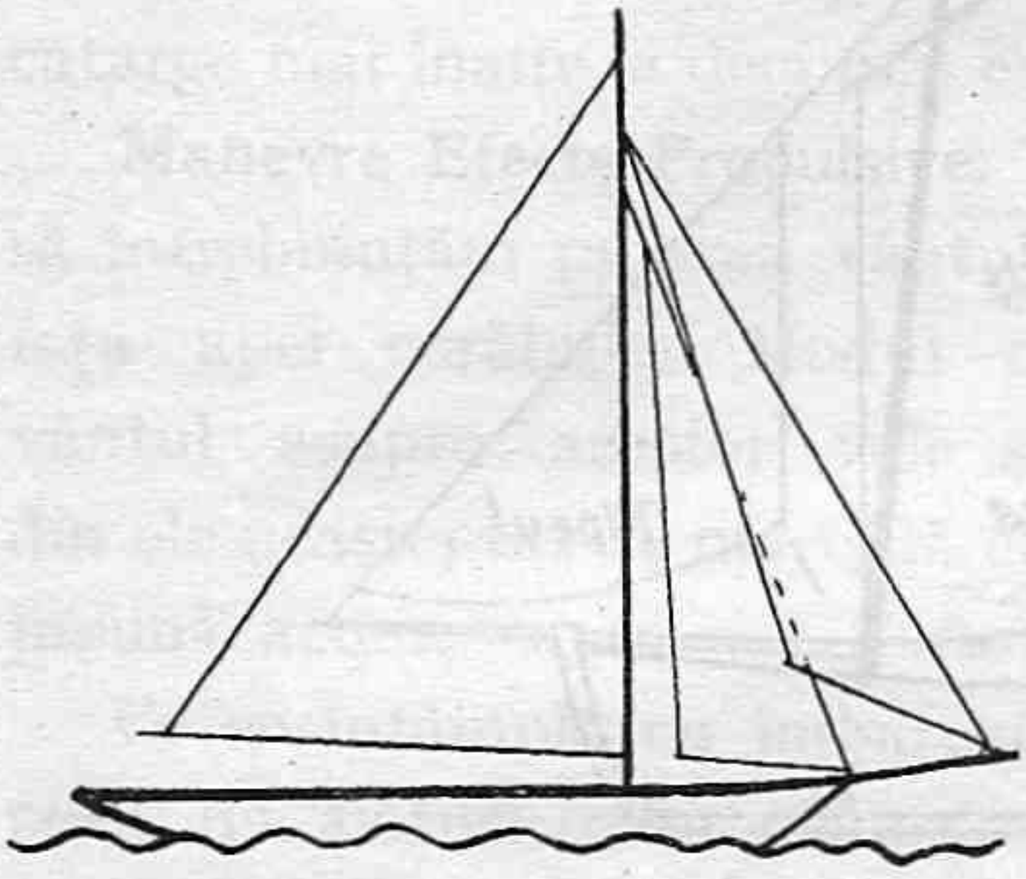


Greement de barcă sau lotcă.

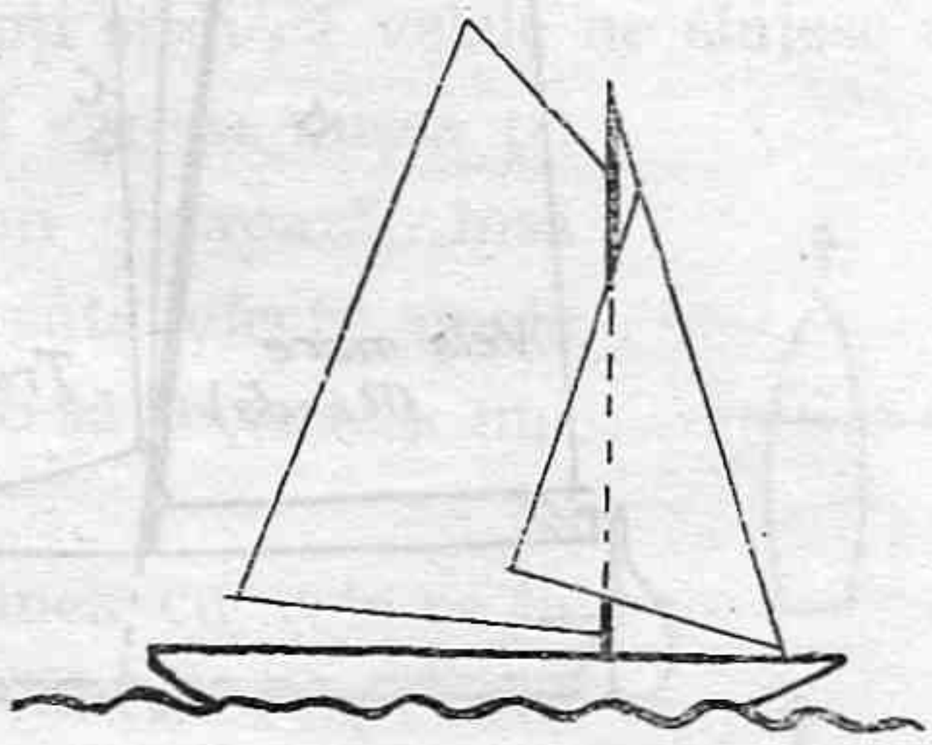
Două vele au în general cuterele. Acestea au o randă și un foc. Sunt cutere totuși și cu mai multe focuri și având și contra randă în caz că randa este aurică și cu pic.

Greementul acesta de cuter îl găsești și la unele îmbarcațiuni cu rame, dat în special la îmbarcațiunile puntate destinate numai velelor.

El este caracterizat prin prezența unui singur catarg.

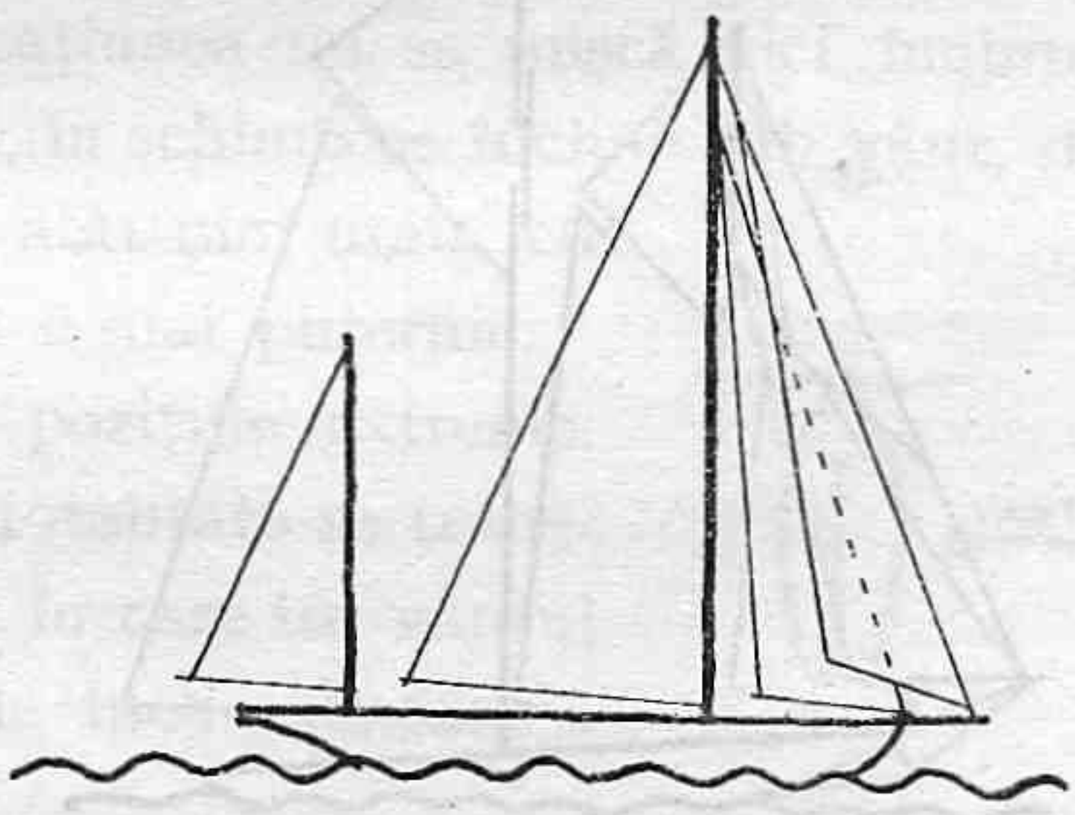


Cuter Marconi.



Cuter cu pic.

Două catarge cu o velă latină, o velă la treime sau o velă la ghionder, este greementul obișnuit al lotcilor pescărești. Două catarge fiecare din ele cu câte o velă la treime, și un foc, deci trei vele, este greementul a numeroase bărci cu rame în special a Marinei Regale. Velele se numesc începând din prova: foc, trincă, randă sau velă mare.

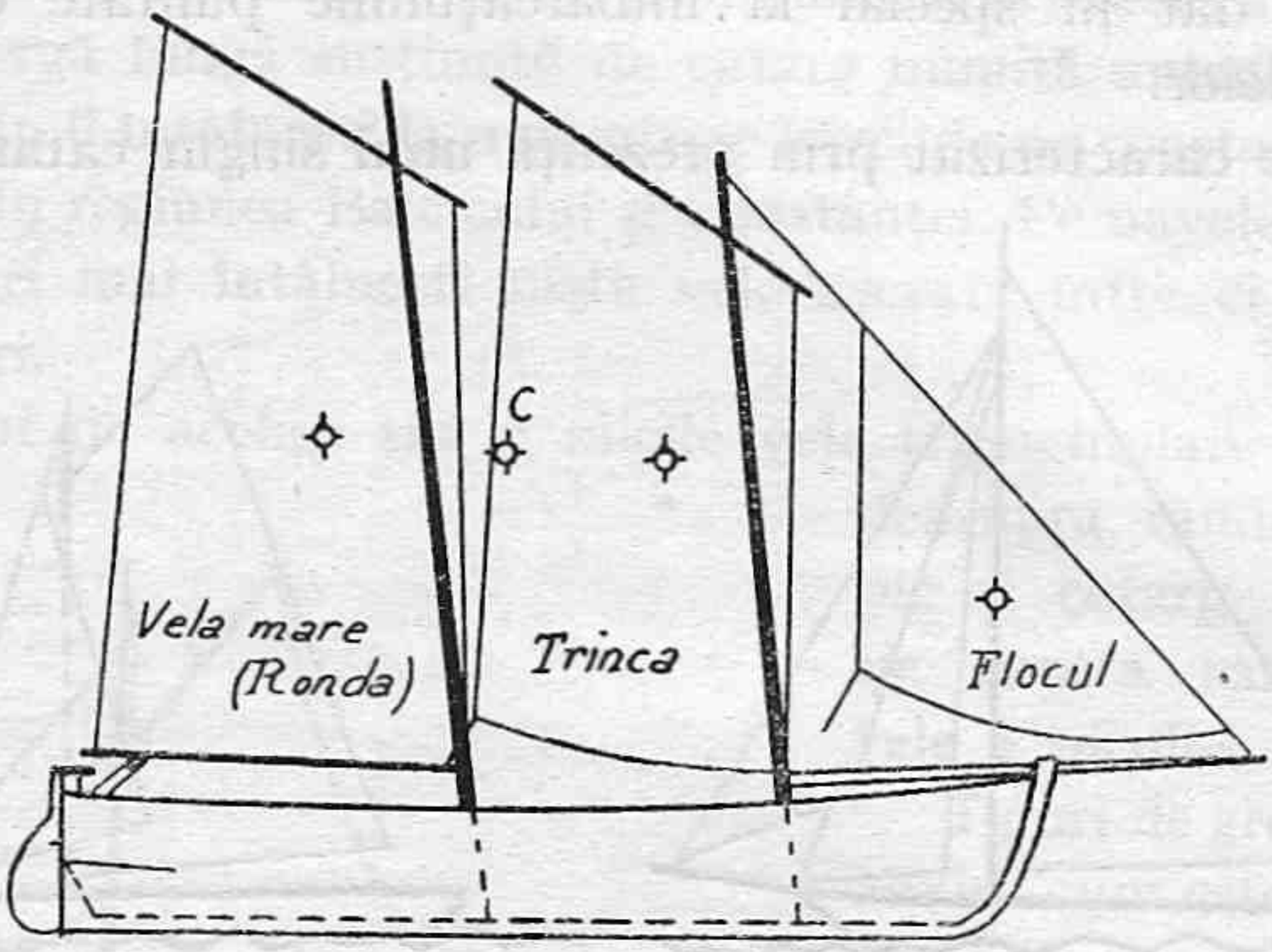


Yawl.

Îmbarcațiunile numai cu vele ce poartă două catarge inegale se numesc:

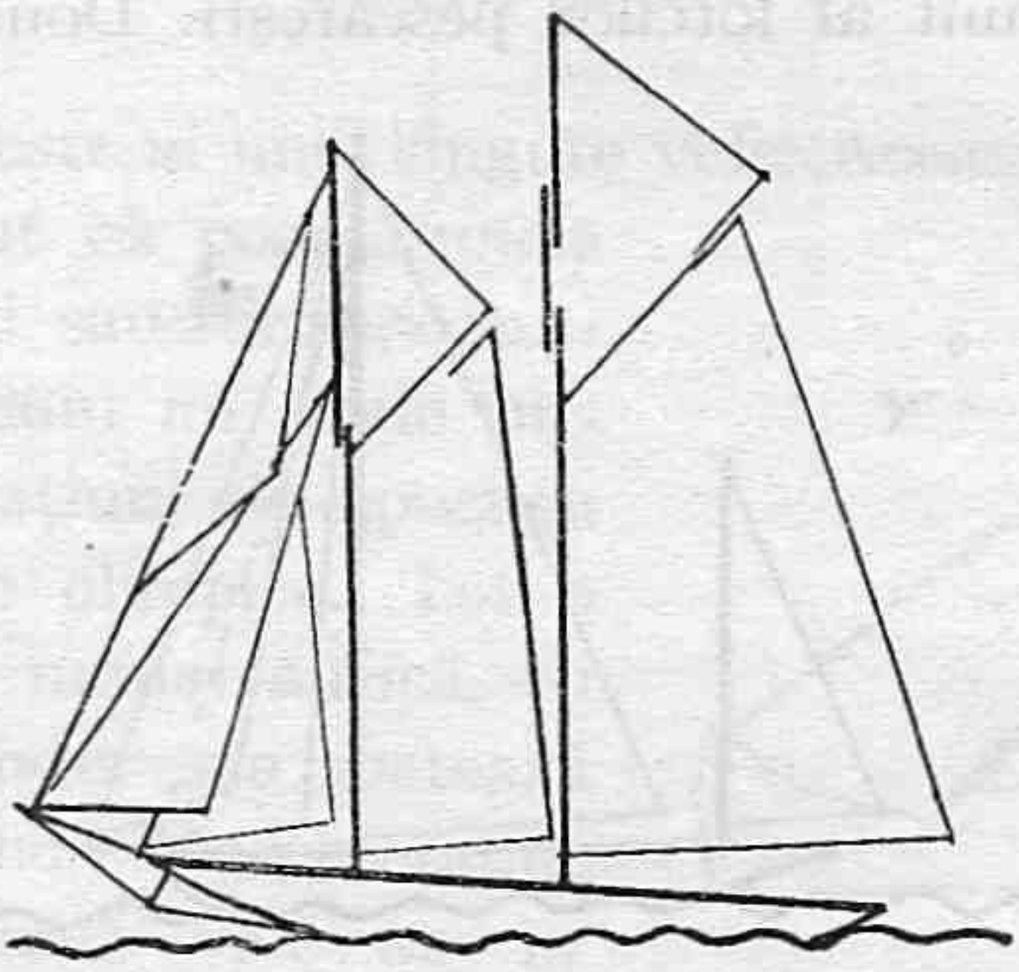
yawl sau **ketch** după locul unde este așezat la pupa un mic catarg purtând o randă numită **bate pupa,** ce completează

greementul de cuter. Când îmbarcațiunea are tot două catarge



Greement de barcă cu doi arbori.

nsă egale și purtând amândouă rande se numește **goeletă.** Dacă la acestea are vele patrate se numește **bric.** Deja acesta însă, ca de altfel și goeletele mai mari nu mai sunt îmbarcațiuni ci sunt nave cu vele, corăbii.



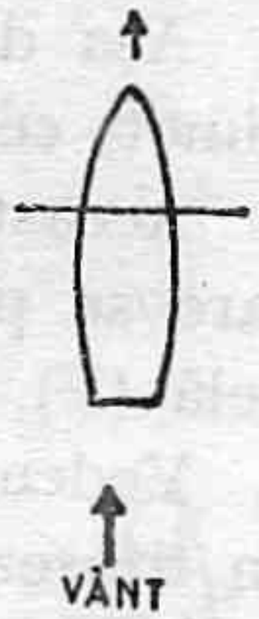
Goeletă.

Randele am spus pot fi triunghiulare și în acest caz se spune că greementul este bermudian sau Marconi, spre exemplu cuter Marconi, goeletă Marconi, etc.

Avantajele acestei velaturi asupra celei clasice cu pic, este că vela la egală suprafață de velatură dă o mai mare ușurință

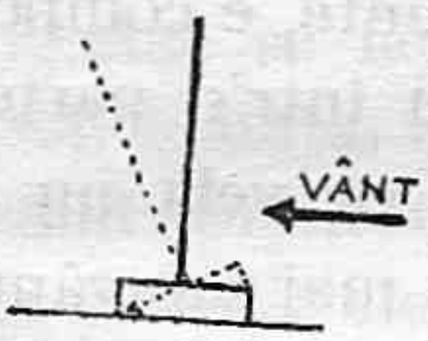
de manevră, centrul velic este mutat mai aproape de catarg, deci mai înăuntrul bordului, precum și mai jos, fapt ce le îngădue pe timp rău să ție mai multă velă ridicată. Pentru crucieră sunt ceva mai desavantajoase ca cele cu pic prin faptul că cer catarge mai înalte și deci mai expuse la rupere.

Manevre Efecte Propulsive. Toți știm că velele ne slujesc ca să întrebuințăm puterea vântului spre a mișca pe fața apei corăbiile. Modul cum lucrează însă vântul asupra acestor vele și câte efecte, unele din ele neașteptat de mari, dă el, o să le vedem împreună acum.



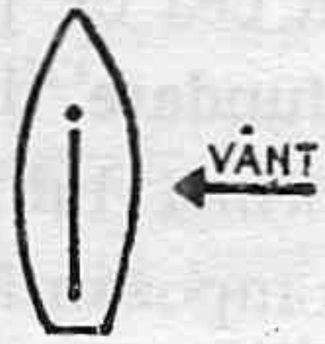
Ce se întâmplă cu îmbarcațiunea cu vele ca în poza de alături, care primește vântul drept din pupa? Ea o va lua drept înainte fără a se abate nici la dreapta, nici la stânga.

Uite-te acum și la aceasta, care în schimb, îl primește drept de travers, și a cărei velă nu face nicio burtă.



Îmbarcațiunea nu se mișcă nici înainte, nici înapoi, în schimb se înclină sub vânt, dă bandă, cu atât mai mult, cu cât vântul e mai puternic.

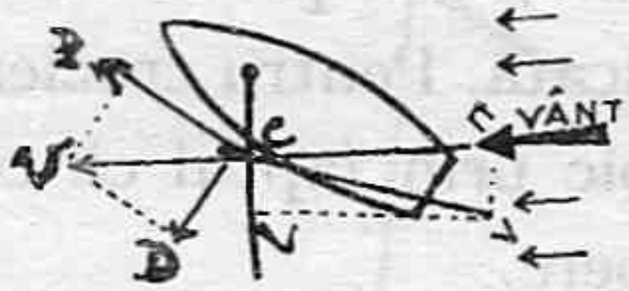
Aceste două situații sunt pozițiile extreme, una în care vântul prins în totalitate se transformă în mișcare înainte, alta în care tot vântul prins se transformă în forță de înclinare, fără a da o deplasare.



Să vezi acum și ce se întâmplă cu îmbarcațiunea când primește vântul în pozițiile cuprinse între aceste două.

Să zicem că vântul cade asupra velei dintr'o direcție puțin înapoia traversului, ai adică vânt larg.

Tot vântul acesta suflă egal pe toată suprafața velei și de aceea îl socotim ca o singură forță (v) ce se aplică într'un punct mijlociu al suprafeții care primește vântul, punct ce se numește **centru velic (c).**



Punctul acesta nu se află în centrul geometric al velei, din cauză că, și aceasta nu e perfect plană, ci e așezat de obiceiu mai în vânt ceva de acest centru.

Așa dar socotim vântul ca o forță aplicată într'un singur punct, centrul velic.

Această forță se descompune în două: una în lungul velei, care se pierde, de care nu ne ocupăm, alta perpendicular pe velă (V).

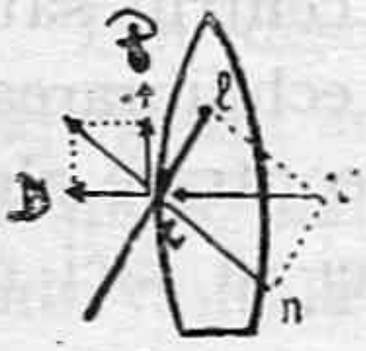
Vedem ușor că aceasta va fi cu atât mai mare, cu cât vela va fi așezată mai perpendicular pe direcția vântului.

Forța aceasta o putem ușor descompune și pe ea în două forțe perpendiculare una pe alta, una îndreptată spre prova, paralelă cu axul îmbarcațiunii (P), alta tocmai travers pe aceasta, îndreptată spre un bord (D). Prima dă mișcarea înainte, e compozanta de **propulsiune,** cealaltă dă abaterea navei într'o parte, e compozanta de **derivă.** Cum se mai întâmplă că vela nu e niciodată perfect verticală, partea de sus fiind ceva mai sub vânt, ca cea de jos, mai dăm și peste o compozantă de înclinare, de **afundare.** Lucrurile se schimbă ceva la foc, unde, din cauza formei lui, această ultimă compozantă ajunge dimpotrivă o compozantă de **ridicare.** Ușor îți poți da seama, privind figura, că efectul propulsiv (P) singurul folositor e cu atât mai mare, cu cât vântul cade mai din pupa asupra navei și mai perpendicular pe velă. Direcția din care el cade asupra navei este însă dictată de drumul ce trebuește să-l ții, de direcția în care ne îndreptăm, de aceea nu o poți modifica.

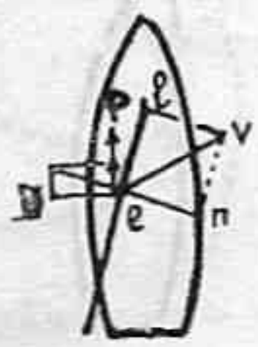
Vei avea însă grijă ca vela să facă cu vântul întotdeauna, un unghiu cât mai drept, vântul să fie normal pe ea.

Considerăm acum că vântul îl primești drept dintr'o coastă, **travers** cum se zice.

În această poziție compozanta P care te mișca înainte, scade, iar pe cea de derivă, crește. Vela de asemeni nu poți s'o pui perpendicular pe vânt căci vei cădea în eventualitatea arătată la începutul capitolului.



În cazul că primești vântul dintr'o direcție între prova și travers, se spune că navigi cu **vânt strâns** sau **vânt de bulină.** Dacă te uiți pe desen vezi că pe măsură ce primești vântul mai din spre prova și compozanta ta de deplasare înainte e mai mică. Și deriva de altfel scade, aceasta deoarece compozanta care ia acum importanță nu mai este V perpendicular pe velă ci compozanta aceea neglijată la început ce se pierdea dea-lungul velei.



Așa se face că deși ajungi să primești vântul în față, tot poți înainta, aceasta până la un anumit unghiu față de prova, când totalitatea vântului căzut asupra velei se pierde în lungul ei fără alt efect decât de a face să-ți fluture vela. Înseamnă că ai ajuns la unghiul limită până la care îmbarcațiunea poate strânge vântul și care nu e niciodată mai mic de 4—5 carturi.

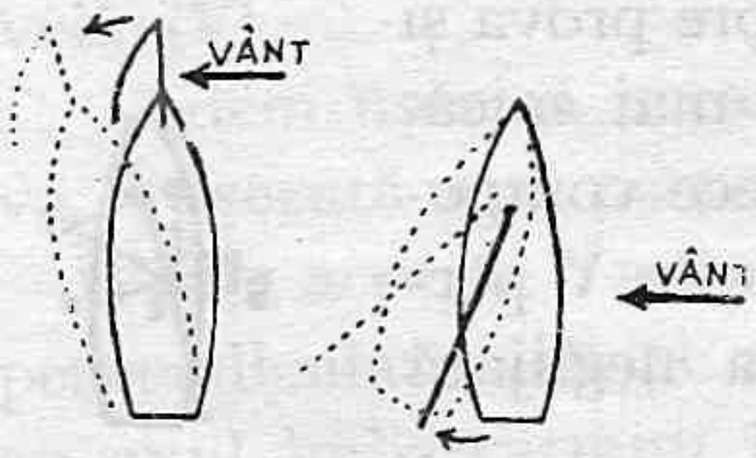
Efecte evolutive. Efectele evolutive sau de întoarcere exercitate de vele diferă după așezarea acestora față de un centru geometric al corpului navei numit **centru de carenă** sau **centru de rezistență laterală.**

Efectul mai mare sau mai mic de întoarcere este dat de distanța mai mare sau mai mică, orizontală, între acest centru și centrul velic al întregei velaturi.

Interesul nostru este ca la mers înainte diferența orizontală între cele două centre de mai sus să fie cât mai mică. Când această diferență este nulă, velatura se zice că-ți este echilibrată, îmbarcațiunea merge înainte, derivează, dar nu are tendința să întoarcă în vreun bord.

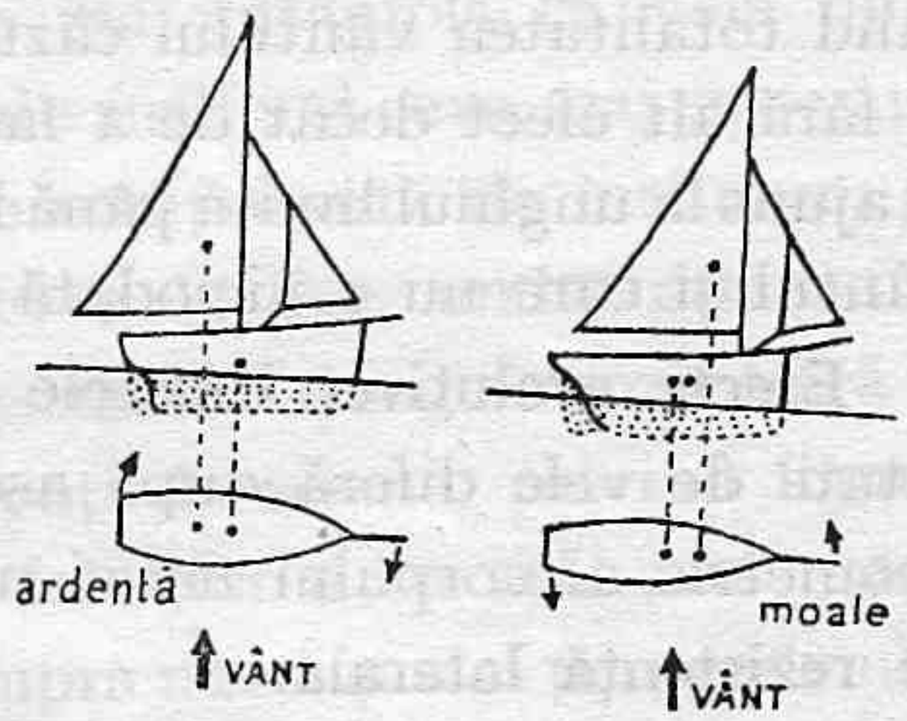
Fiecare velă în parte însă, îți dă câte un efect evolutiv al ei propriu, diferind cu suprafața și cu distanța între centrul său velic și centrul de carenă, efect ce pentru a căpăta echilibrarea necesară la mersul înainte, îl anulezi cu alte efecte contrare ale celorlalte vele; dar de care profiți atunci când vrei să faci o evoluție.

Velele așezate spre prova centrului de carenă tind să-ți aducă prova sub vânt, așa sunt focurile și trinca, velele așezate în spre pupa acestui centru, randa sau vela mare, tind să-ți aducă prova în vânt.



Acesta este tot secretul manevrei velelor și ai voie să uiți orice, numai aceasta nu.

Regula este bună pentru cea mai mică barcă precum și pentru cea mai mare corabie. Suprafețele velelor și pozițiile lor, una față de alta, dau și tendința generală a navei de a se întoarce cu prova în direcția vântului, **a veni în vânt,** sau a se întoarce cu pupa în direcția vântului, a **veni sub vânt.**



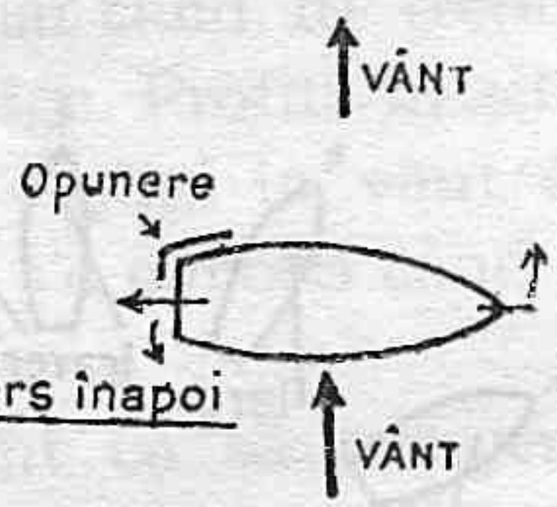
Când îmbarcațiunea are tendința să vie în vânt, se numește **ardentă.**

Când din contră are tendința să vie sub vânt, se numește **moale.**

Ea este ardentă sau moale după cum centrul velic este așezată spre pupa sau spre prova centrului de cavernă.

Efecte de întoarcere nu-ți dau numai velele însă, ci și apa prin opunerea ce o face în anumite împrejurări, mai exact atunci când îmbarcațiunea derivează adică totdeauna când nu ai vântul perfect din pupa.

Din desenele alăturate îți dai seama ce efecte evolutive capeți din această rezistență a apei, tendință de a veni în vânt, la mers înainte, tendință de a veni sub vânt la mers înapoi. O tendință uneori puternică de a veni în vânt este provocată și de înclinarea de bandă, care mărește rezistența la prova, sub vânt, prin schimbarea liniilor de apă a navei, mai lată în partea de sus a provei.



Trei sunt mijloacele ce ai pentru a echilibra velatura și a anula, la drum drept, tendințele evolutive ce ea provoacă.

1. Punând cârma. Aceasta însă în caz că te hotărăști să compensezi numai cu ea, are defectul că trebue s'o ții în permanență într'un bord, — lucru ce produce o mare pierdere din viteza îmbarcațiunii.

2. Prin deplasare de greutăți. Aceasta produce deplasarea centrului de rezistență laterală anulând sau micșorând distanța între el și centrul velic. Se pot deplasa spre prova sau pupa după cum îmbarcațiunea este moale sau ardentă. Greutățile acestea pot fi constituite din lest, ancoră, persoane.

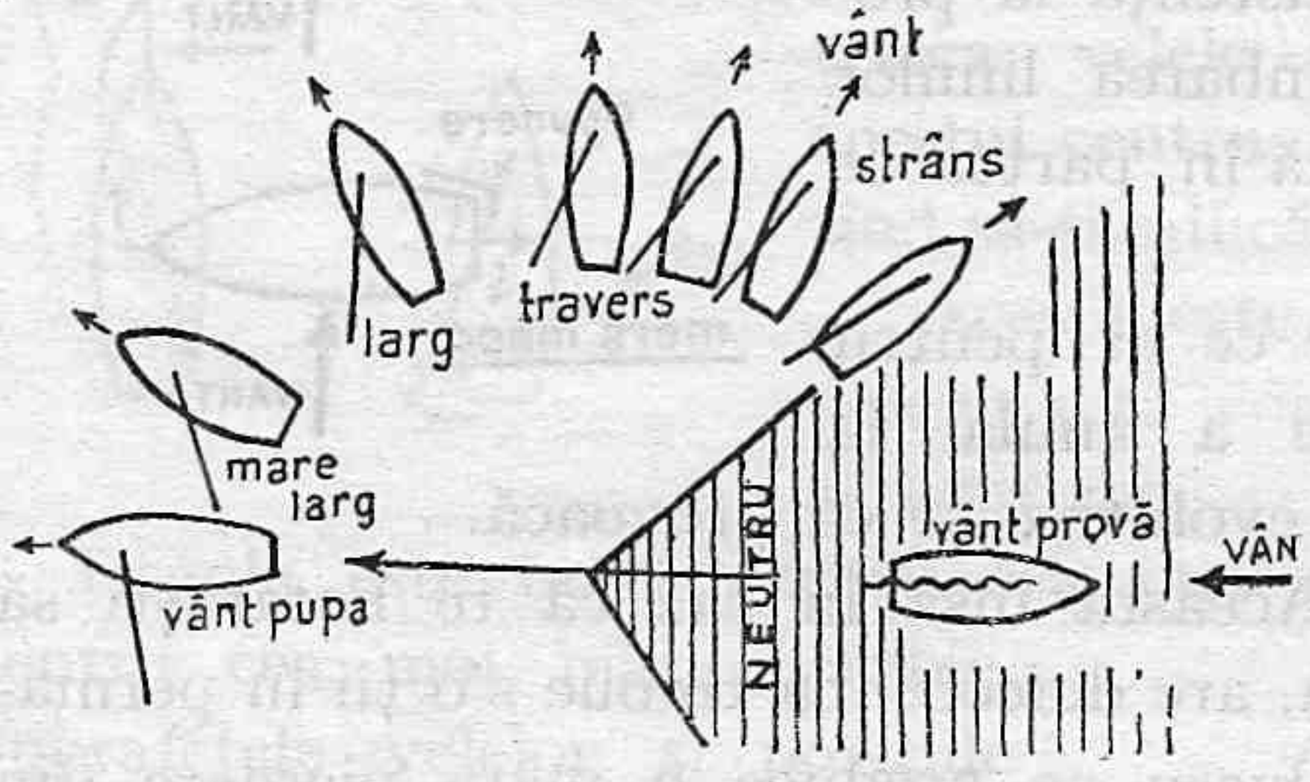
3. Prin echilibrarea velelor. Aceasta de fapt e și cel mai bun mijloc și o realizezi prin exercițiu și încercări.

Când îmbarcațiunea a venit prea mult sub vânt o readuci trăgând ușor de scota randei; când, dimpotrivă a venit prea mult în vânt, filezi puțin randa și întinzi focul.

Când ai o singură velă și n'ai foc, cum sunt atâtea îmbarcațiuni, gândește-te că filând scota muți centrul velic mai înainte, întinzând-o îl muți mai înapoi. În primul caz deci faci îmbarcațiunea mai moale, în secundul mai ardentă.

Învață să guvernezi din vele numai, fără a te atinge de cârmă, de vrei să fii marinar adevărat și să nu rămâi toată viața un ageamiu.

Aliuri. Se numește **aliură** direcția din care o navă primește vântul, socotită față de prova îmbarcațiunei. În figura alăturată găsești toate aliurele, ce poți întâmpina cu o navă. Aici am socotit însă numai că vela este întinsă la babord, și pentru celălalt bord vei avea aceleași aliuri însă.



Vântul strâns sau **vântul de bulină,** îl ai după cum și numele arată, atunci când îți vine sub unghiul cel mai mic la care vela prinde vânt și capeți deplasare înainte. Prinzând vântul sub un unghi mai mic ca acesta, vela **flutură,** ești în sectorul neutru în care nu poți înainta.

Unghiul sub care poți strânge vântul depinde dela o îmbarcațiune la alta și e cel puțin de patru carturi (45°). Cu cât strângi vântul mai mult, lucru ce o să fii îndemnat totdeauna să-l faci ca să câștigi în distanță, gândește-te că în aceiași măsură îți mărești deriva și ajunge un moment în care mai mult derivezi

decât înaintezi. De aceea caută să găsești alura cea mai favorabilă, și nu absolut cea maximă la care strânge vântul îmbarcațiunea. De ai o randă cu ghiu acesta se aduce la mijloc, în ax, cârma o ai aproape totdeauna pusă puțin sub vânt căci îmbarcațiunea devine totdeauna mai mult sau mai puțin ardentă la această alură din cauza bandei și a derivei accentuate.

Banda aceasta va mai avea efect că la vânt mai tare, înclinând mai mult îmbarcațiunea, va reduce și suprafața pe care lucrează vântul, reducând deci și compozanta de propulsiune înainte.

De aceea pe vânt tare și mare rea, să strângi ceva mai puțin vântul ca pe vreme bună, ținând seamă încă și de faptul că valurile omoară viteza îmbarcațiunii tocmai când îți trebuește mai multă putere vie în vele spre a le înfrânge. Profită în schimb de schimbările în intensitate căutând să câștigi în vânt când vine rafala, pe care cu puțină experiență o s'o cunoști când vine după încrețiturile ce le face la fața apei.

La vânt strâns stai totdeauna în vânt ca să compensezi înclinarea îmbarcațiunii, ca să vezi și ca să poți pune la nevoie cârma având spațiul liber pentru eche sub vânt.

Vântul travers îl ai atunci când primești vântul dintr'o coastă. Scotele sunt puțin filate, pentru a căpăta o cât mai mare compozantă propulsivă și a mai lua din derivă care la această alură este mare.

Pericolul la această alură este ca o rafală să nu te surprindă cu îmbarcațiunea prea înclinată căci o poate răsturna până să ai timp să vii în vânt.

De aceea e bine pe vânt tare, în special dacă n'ai chilă la îmbarcațiune, să ții scotele la mână.

Primind vântul înapoia traversului ai **a**lurile **larg, mare larg,** și **vânt de pupa.** Aliura cu vânt larg e cea la care îmbarcațiunea dă cele mai mari viteze. Cea cu vânt de pupa în special

pe vânt mai tare și marea mai încrețită dă abateri, **ambardee**, și face de asemeni să se guverneze greu.

Mai poate produce și accidente neplăcute și periculoase atunci când din cauza acestor ambardee vântul prinde pe cealaltă față a velei producând trecerea ei dintr'un bord în altul lucru ce poate duce la ruperea catargului sau izbirea persoanelor ce s'ar găsi în drumul ghiului.

Pentru a evita trecerea ghiului dintr'un bord în altul, e bine la bărcile mai mici să stai în bordul în care se găsește el.

O atenție deosebită să ai la guvernare cu această alură, precum să cauți a produce și o afundare oarecare a pupei spre a o face mai stabilă în vânt.

Pentru a echilibra velatura la această aliură, velele se pun **în foarfecă,** randa mare într'un bord, focul în celălalt, la cutere; randa într'un bord, trinca în celălalt la bărcile cu vele.

Mai există la cuterele mai mari, o velă specială numită **spinnaker,** ce se așează la prova cu un **tangon** similar ghiului randei, menită să echilibreze în bordul contrar randei, efectul acesteia.

În lipsa acestei vele sau a unei rande cu ghiu, velele când se pun foarfecă, se scot în borduri cu ajutorul cărgilor sau a unor tangoane, agățate în colțul lor de scotă, aceasta tot spre a evita trecerea lor dintr'un bord în celălalt.

Se spune că o îmbarcațiune navigă cu **murele la tribord** atunci când primește vântul din tribord; navigă cu **murele la babord** ând îl primește din celălalt bord.

Volte. Voltele sunt schimbări a bordului din care primești vântul. Navigând cu murele la tribord, treci cu murele la babord, sau vice-versa. Ai nevoie de ele pentru întoarceri și pentru **mersul în volte,** necesar atunci când ai nevoie să mergi într'o direcție în care oricât ai strânge vântul nu poți ajunge mergând drept, deoarece această direcție se află în sectorul acela neutru

din care suflând, vântul nu te poate deplasa înainte. Mersul acesta în volte este de fapt un mers în zig-zag, și o să mai revenim asupra lui.

Voltele sunt de două feluri; **în vânt,** atunci când pentru a schimba vântul dintr'un bord în celălalt tai cu prova chiar direcția lui, și **sub vânt,** când pentru același lucru tai cu pupa această direcție.

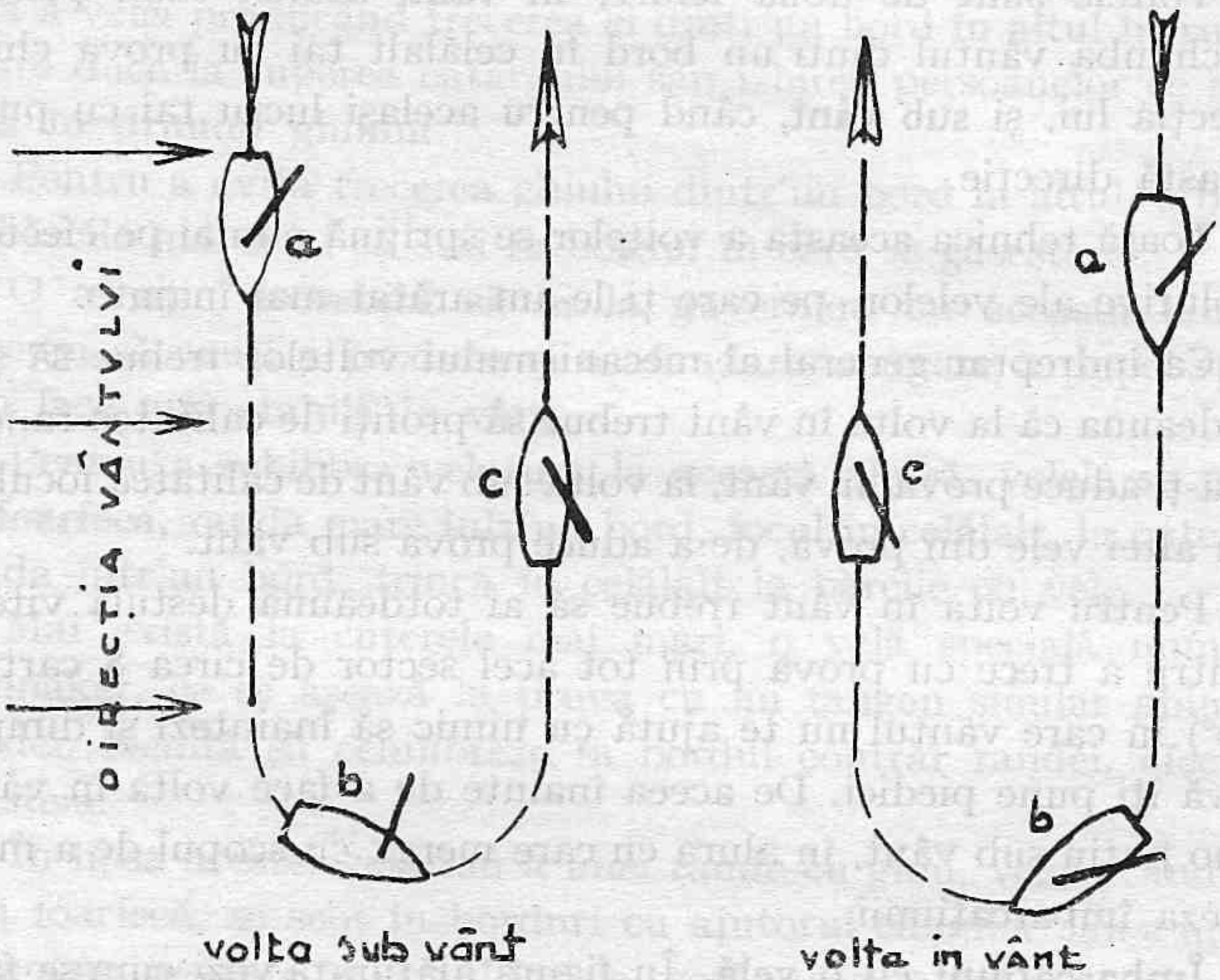
Toată tehnica aceasta a voltelor se sprijină numai pe efectele evolutive ale velelor, pe care ți le-am arătat mai înainte.

Ca îndreptar general al mecanismului voltelor trebue să știi totdeauna că la volta în vânt trebue să profiți de calitatea randei de a-ți aduce prova în vânt, la volta sub vânt de calitatea focului, sau altei vele din prova, de a aduce prova sub vânt.

Pentru volta în vânt trebue să ai totdeauna destulă viteză pentru a trece cu prova prin tot acel sector de circa 8 carturi (90°) în care vântul nu te ajută cu nimic să înaintezi și dimpotrivă îți pune piedici. De aceea înainte de a face volta în vânt, vino puțin sub vânt, în alura cu care mergi, cu scopul de a mări viteza îmbarcațiunii.

Îmbarcațiuni cu o velă. În figura alăturată vezi cum se face volta în vânt și sub vânt cu o îmbarcațiune ce are o singură velă (yolă, barcă, pui, etc.). Pozițiile a îți arată îmbarcațiunea înainte, cele b în timpul și c la finele voltei. Cârma o pui cu băgare de seamă, nu multă spre a nu tăia toată viteza. Cauți pe cât se poate a face volta numai din vele, sunt multe îmbarcațiuni care ascultă admirabil. Sunt altele însă, bărci în special, care și cu vele și cu cârma, în special pe vânt mai slab, nu ascultă și nu reușești să faci volta până nu armezi o ramă și te ajuți cu ea. Nu e o soluție elegantă însă de multe ori e singura. Dacă ești în

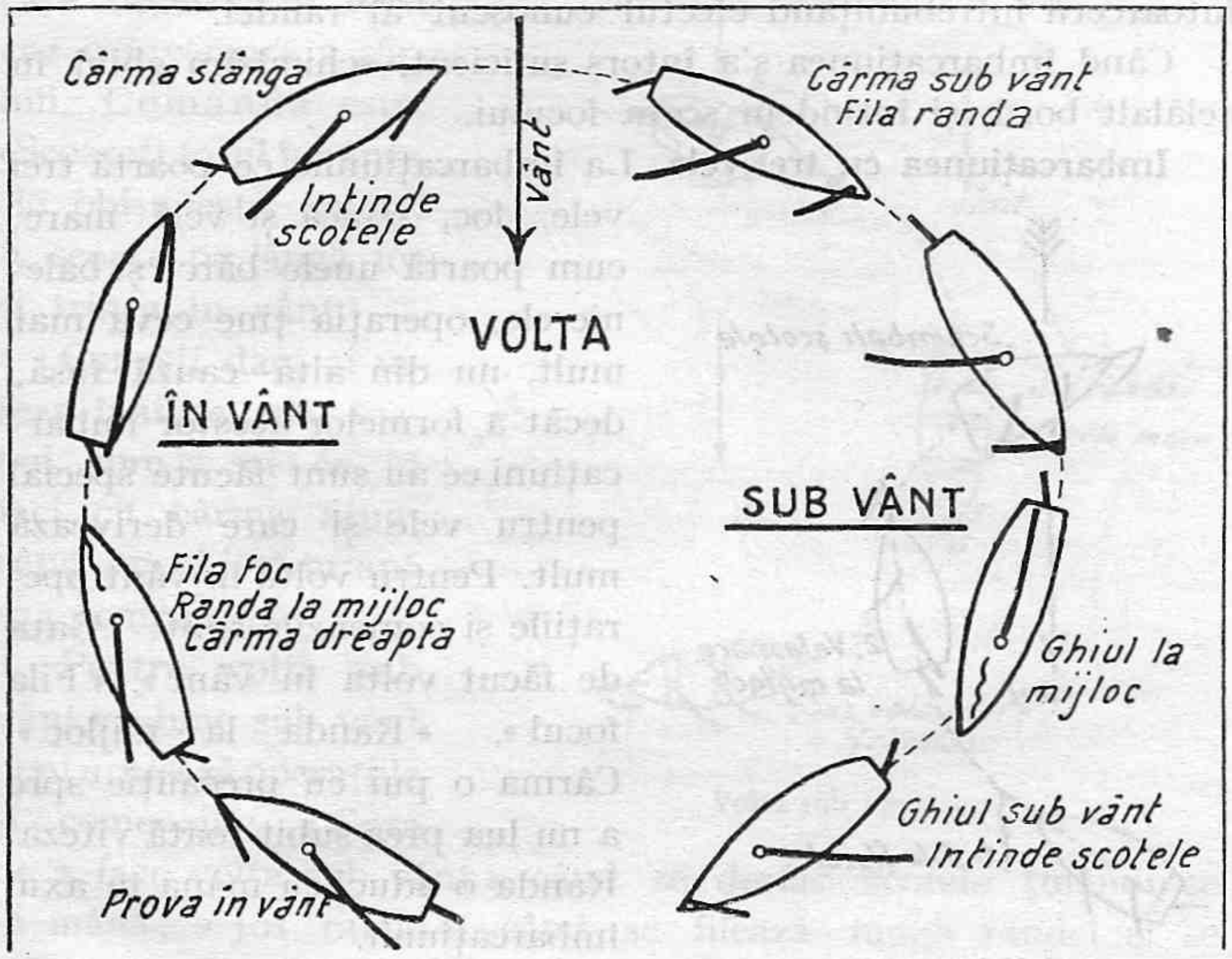
primejdie însă, derivezi spre uscat sau altceva, nu pregeta un moment a aplica acest metod, eventual lasă jos velele până faci volta.



Volta cu o velă.

Îmbarcațiuni cu două vele. Cu îmbarcațiunile ce poartă două vele, cum sunt cuterele, principiul este același. Pentru volta în vânt operațiile și comenzile sunt: « Fila focul », « cârma în vânt », « randa la mijloc ». Aceste trei comenzi, ce nu mai au nevoie de explicații, odată executate, prova începe să vie repede în vânt, efectul de aducere a ei sub vânt fiind desființat prin filarea focului ce nu prinde vânt. Aici joacă rol viteza inițială ce aveai atunci când ai început volta, deoarece cu cât această viteză

va fi mai mare cu atât și timpul în care prova trece prin sectorul neutru va fi mai mic.



Volta cu două vele.

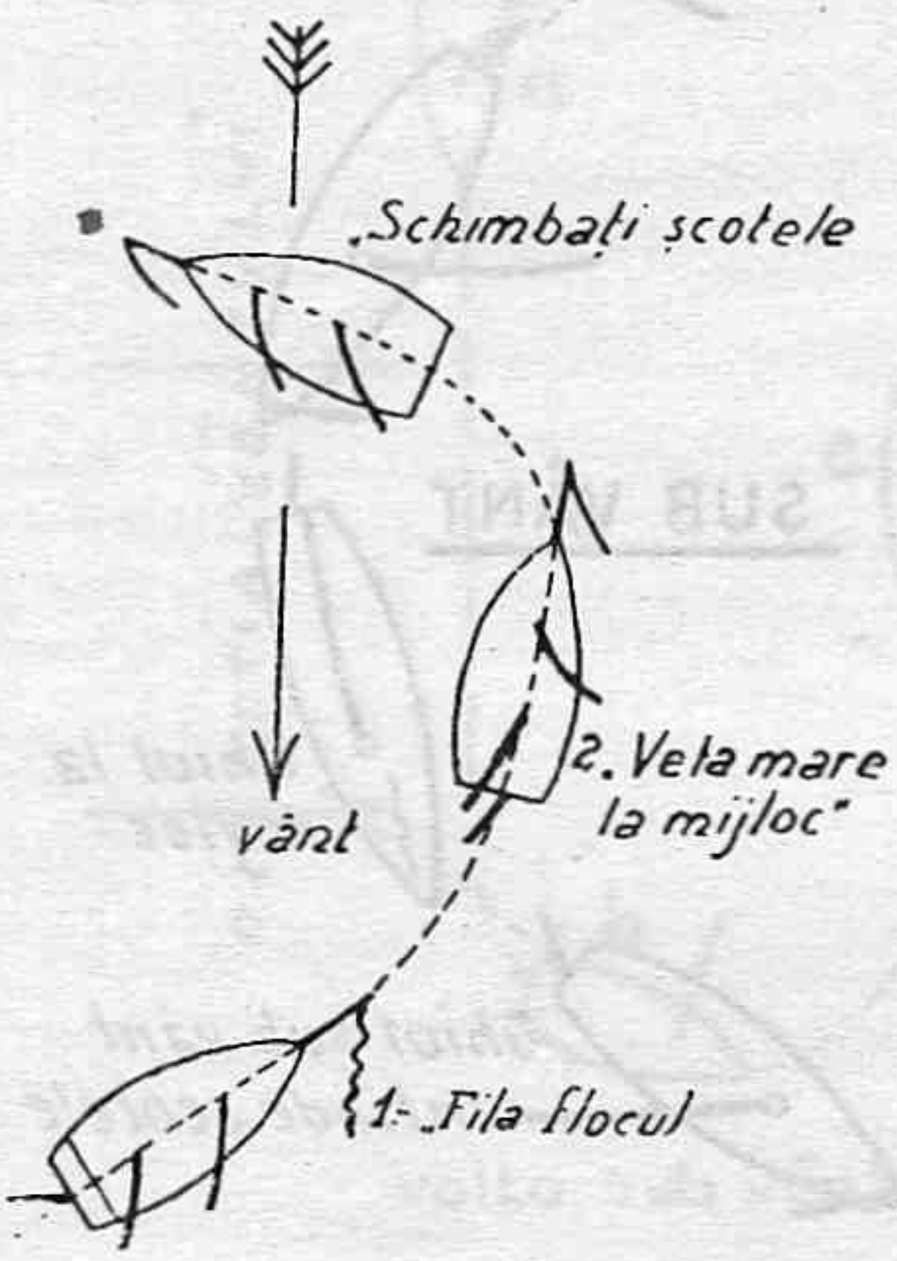
Când prova a trecut prin patul vântului primind vânt din bordul contrar se întinde repede scota vântului din acel bord. Acest foc are acum efectul de a iuți întoarcerea prin tendința lui de a abate prova sub vânt. Se întinde apoi și scóta randei în acel bord și se pornește în această alură.

Pentru volta sub vânt, operația se face filând randa în loc de a o întinde și cârma punând-o în bordul întoarcerii.

Cum a trecut pupa prin patul vântului, și începe să primească vântul din celălalt bord, tragem ghiul la mijloc și focul filat. Aceasta are de scop a aduce mai mult prova în bordul întoarcerii întrebuințând efectul cunoscut al randei.

Când îmbarcațiunea s'a întors suficient, schimbăm ghiul în celălalt bord, și întindem scota focului.

Imbarcațiunea cu trei vele. La îmbarcațiunile ce poartă trei vele, foc, trincă și velă mare, cum poartă unele bărci și balenierele, operația ține ceva mai mult, nu din altă cauză însă, decât a formelor acestor îmbarcațiuni ce nu sunt făcute special pentru vele și care derivează mult. Pentru volta în vânt operațiile și comenzile sunt: « Gata de făcut volta în vânt », « Fila focul », « Randa la mijloc ». Cârma o pui cu precauție spre a nu lua prea subit toată viteza. Randa o aduci cu mâna în axul îmbarcațiunii.

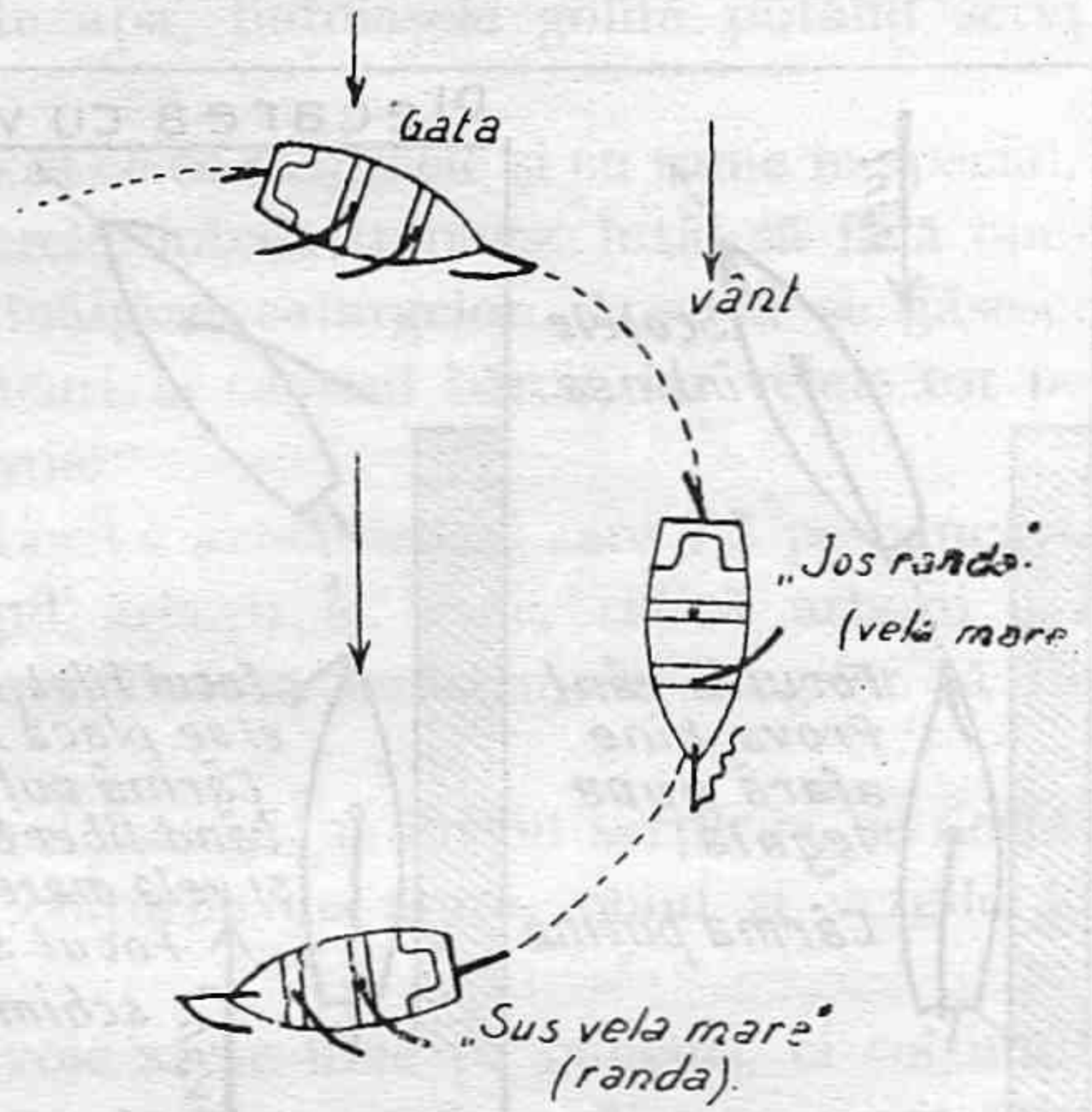


Volta în vânt.

Când îmbarcațiunea ți-a ajuns cu prova în vânt, comanzi « Schimbați randa », schimbându-se imediat scota ei dintr'un bord în celălalt. Dacă și acum îmbarcațiunea merge înainte continui a ține cârma 'n vânt, dacă stă pe loc, pune-o la zero, dacă însă merge înapoi, schimbă cârma imediat, punând-o sub vânt.

Cum începe randa să prindă vânt, comanzi: « Schimbați scotele » și « Trageți scotele »; operații ce se execută cu scotele trincăi și focului luând volta la ele în bordul de sub vântul nouei aliuri.

Pentru a ajuta manevra de întoarcere se obișnuește cu o cange, baston sau cu mâna, a scoate focul în bordul din vânt. Acesta abătând, e adevărat provă, dă însă și o deplasare înapoi, care necesită în acest caz o inversare a cârmii. Comanda este: «Scoateți focul învânt». Se obișnuește uneori a scoate pe lângă foc și trinca în vânt.



Volta sub vânt.

Cunoști dacă ai viteza înainte sau înapoi, spre a ști ce să faci cu cârma, aruncând un obiect în apă sau scuipând.

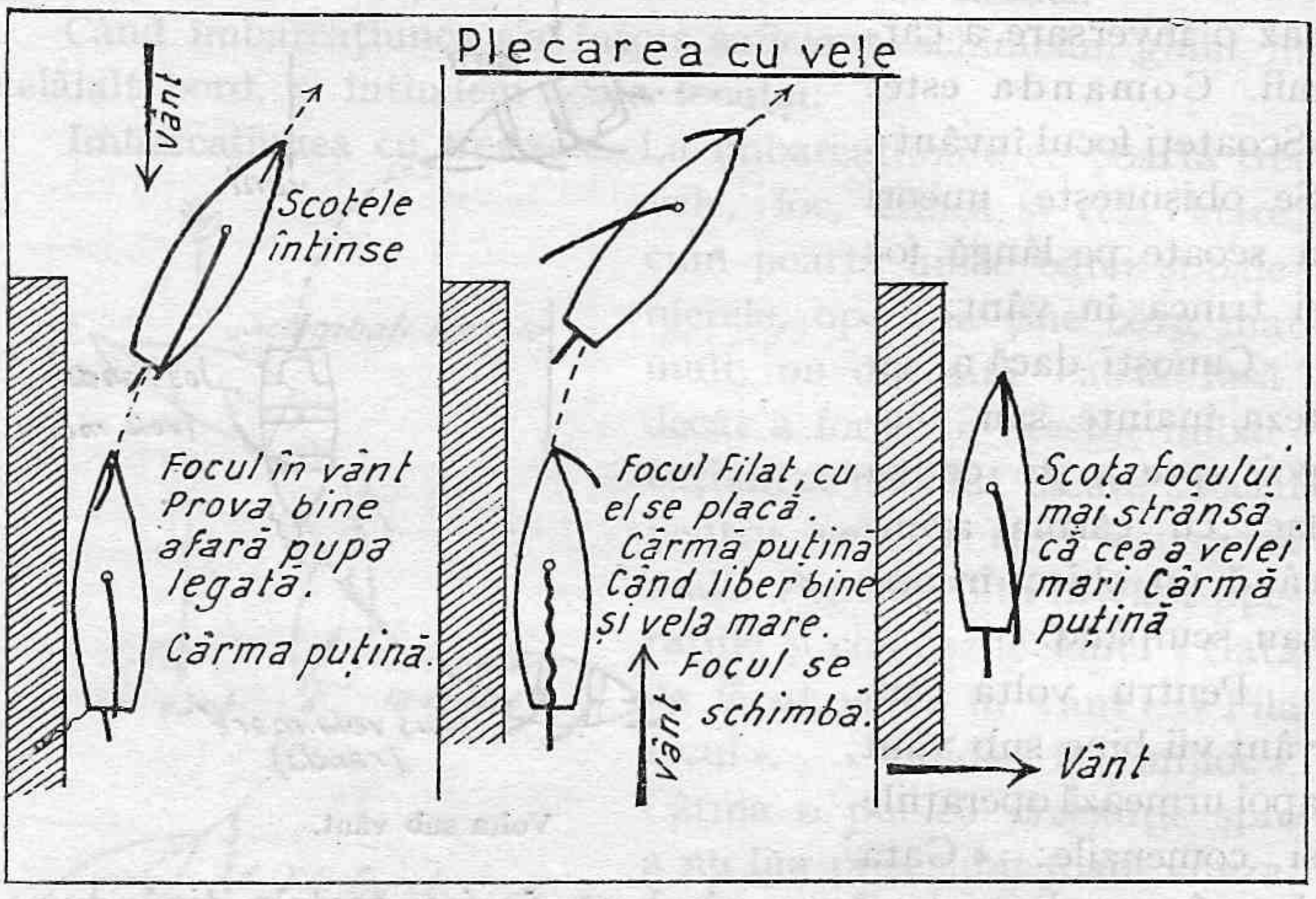
Pentru volta sub vânt vii bine sub vânt apoi urmează operațiile și comenzile: « Gata de a face volta sub vânt », când se desfac scotele ținându-se în mână; « Jos randa », când se filează funga randei și se pune cârma sub vânt.

Prova abate repede sub vânt și 'n aceeași măsură se filează scota trincei. Când vântul a ajuns din pupa, comanzi: «Schimbați trinca », « Sus randa ». Pe măsură ce îmbarcațiunea vine apoi în vânt se întind scotele.

Vela mare în special pe vânt slab nu se lasă totdeauna ci în general se strânge cu mâna spre a nu prinde vânt.

Plecări. Pe apă știi când pleci dar nu știi niciodată când ajungi. Aceasta este un vechi proverb marinăresc ce trebue să-l ai totdeauna în minte, în deosebi atunci când navigi cu vele.

De aceea ia toate măsurile de garanție ca îmbarcațiunea și tu însuți să fiți gata să întâmpinați orice timp și să rămâneți o durată mai lungă în larg. Mai bine iei toate aceste măsuri de



zeci de ori în mod inutil, decât să te surprindă împrejurări grele nepregătit.

Verifică îmbarcațiunea și greementul cu îngrijire și caută a le pune în bună stare. Să nu-ți lipsească ancoră, rama cu furcheți sau strapazane, ispol, centură de salvare, chibrituri, felinar; la mare nu uita busola și o sticlă, bidon sau butoiaș cu apă dulce.

Când îmbarcațiunea e ușoară și fără chilă nu strică să-i asiguri stabilitatea punându-i **lest.**

Acesta este format fie din bucăți de fontă sau fier așezate la fund lângă chilă, fie din pietriș, fie din butoiașe sau bidoane

cu apă. Blocurile au desavantajul că ajută la scufundarea bărcii dacă îmbarcă apă, pietrișul riscă să se deplaseze la balans puternic.

Cel mai bun lest este apa, butoiașele golite putând servi și ca flotore.

Imbarcațiunile cu arbori ce se scot, cele și cu rame în special, cum sunt bărcile, balenierele, lotcile trebuesc întâi să facă operația arborării, adică a înălțării catargelor. Acestea se găsesc, când sunt scoase, pe bancuri, la centrul bărcii, iar velele tot pe bancuri, dar lângă copastie.

La comanda « Sus arborii », armamentul care stă pe bancuri, desface cercurile ce prind arborii la banc, ridică arborii și-i așează în tălpile lor, observând ca ferăstruicile fungilor să fie în axul bărcii.

Se așează apoi bastonul focului, se întind sarturile, se desfășoară velele, fixându-se colțurile de mură, ghiul și vergile în rocarnițele lor.

Armamentul nu are voie să se urce pe bancuri, ci cel mult să se ridice în picioare așezându-se apoi imediat ce a efectuat lucrarea.

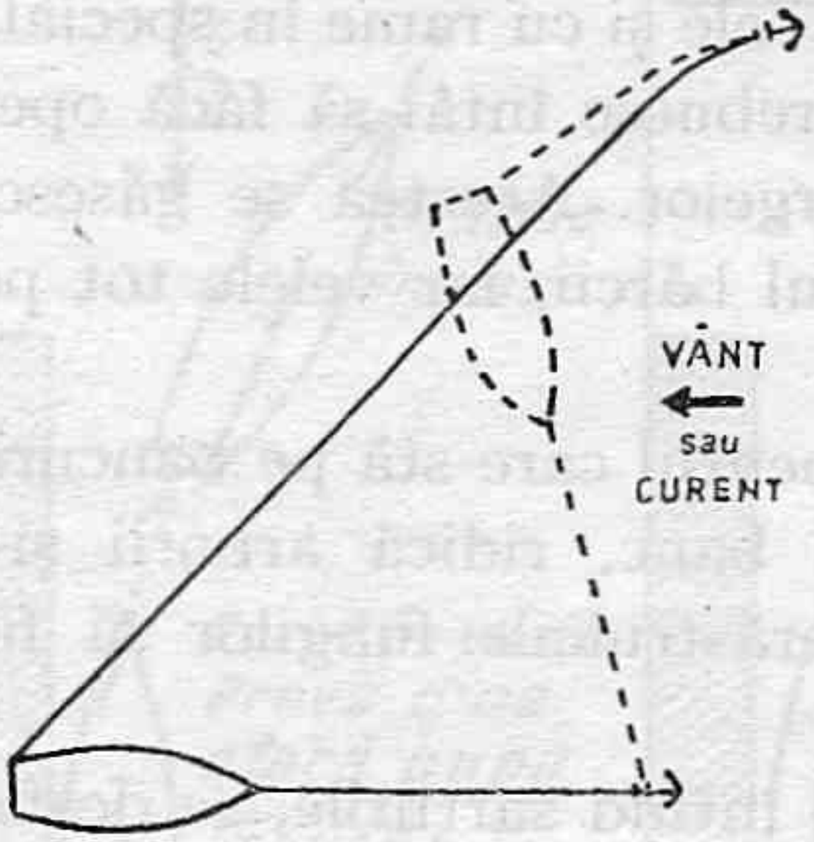
Dacă ceva nu e la locul său în vârful arborilor, aceștia se vor scoate și aranja, în niciun caz nu se va urca nimen pe ei.

Pentru plecarea cu acest fel de îmbarcațiune se depărtează întâi prova cu cangea ținându-se pupa. Când prova s'a abătut destul, se comandă pe rând: « sus focul, « sus trinca », iar când barca a venit destul sub vânt se comandă și « sus randa ». Volta fungilor se ia la bancuri așa cum se vede în figura alăturată, pentru a putea fi ușor molată.

Plecarea de mai sus se efectuiază când barca primește vântul din bordul neacostat și dela 1—4 carturi. Dacă vântul bate dinapoia traversului pleacă cu toate velele sus. Dacă însă pri-

meşte vântul travers, sau nu-l primeşte deloc fiind mascat de ceva, se ese în rame şi apoi se ridică velele.

Cu îmbarcaţiunile cu două vele, cutere spre exemplu, figurile precedente explică mai bine ca orice cum să manevrezi în cele trei cazuri ce ţi se pot prezenta: cu vântul din prova, pupa şi travers. Dacă vântul suflă travers dela larg nu poţi pleca numai în vele şi va trebui să recurgi la serviciile unei bărci, sau să te tragi pe ancoră.



Dacă pleci dela ancoră virezi întâi parâma acesteia până ajungi la pic, deasupra ancorei înalţi randa, căutând să prinzi vântul din bordul opus abaterii ce vrei să faci, şi focul.

ridici ancora, ridici apoi

Dacă nu eşti ancorat ci legat de geamandură, ridici şi focul dela început.

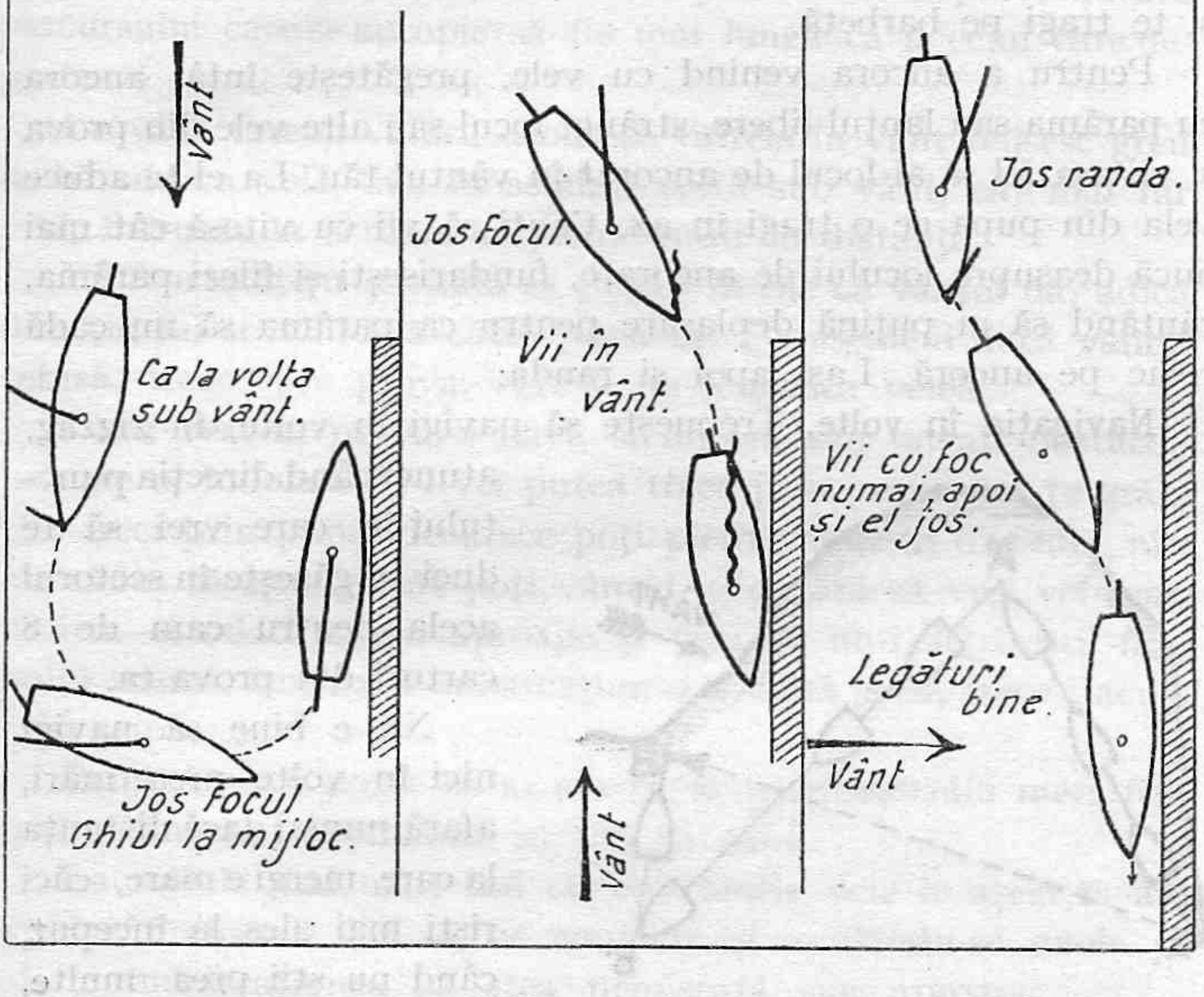
Cu îmbarcaţiunile purtând şi trincă se înalţă întâi aceasta şi focul, după ridicarea ancorei şi abaterea îmbarcaţiunii de 3—4 carturi, se schimbă şcotele lor în celălalt bord, înălţându-se şi vela mare.

Dacă eşti ancorat în curent şi vântul nu are aceeaşi direcţie cu el, manevra e ceva mai grea. Te vei găsi cu prova între vânt şi curent, proporţional cu puterile lor respective şi îmbarcaţiunea va fi orientată. Dacă vântul îl ai travers, virează parâma aproape la pic şi ridică o velatură redusă. In caz că nu poţi smulge ancora, pune puţin sub vânt cârma şi apoi brusc în vânt pentru a veni deasupra şi a o trage.

Acostări. Pentru acostări să ai totdeauna o mare atenţie la derivă care-ţi poate în ultimul moment strica toată mane-

vra, aceeași atenție la mascarea velelor de către uscat sau nave.

Figurile alăturate îți arată cum vii la acostare cu vânt de prova, de pupa și travers. Când el e travers dela uscat vii drept cu prova pe el lăsând velele să fluture, legi prova, lași velele și



Sosirea cu vele.

te acostezi cu ajutorul unei legături la pupa. Pentru a acosta la o navă procedezi la fel.

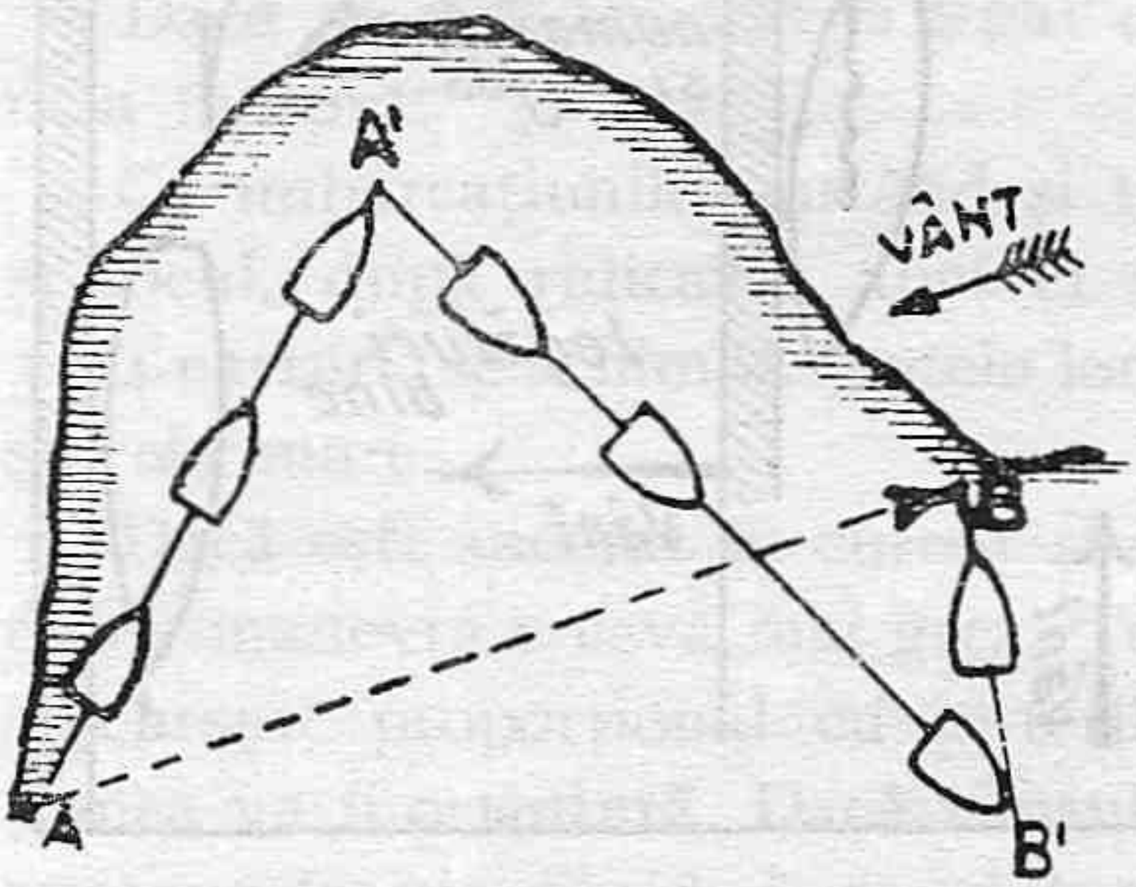
La navă ancorată cu prova în vânt o barcă cu vele vine cu prova pe punctul de acostat iar cam la 2 lungimi de acest punct se comandă: « Atenție la fungi » fiecare om ținând funga sa gata de filat. Cârma se pune în vânt și se comandă: « Jos focul și trinca »

Ghiul se aduce la mijloc iar barbeta se aruncă la bord. Apoi se comandă și « Jos vela mare ». La o navă cu prova între vânt și curent vii totdeauna sub vântul ei.

Pe mare rea acostezi la o navă totdeauna la pupa, lași velele și te tragi pe barbetă.

Pentru a ancora venind cu vele, pregătește întâi ancora cu parâma sau lanțul libere, strângi focul sau alte vele din prova și vii așa fel să ai locul de ancorat în vântul tău. La el te aduce vela din pupa ce o tragi în ax. Cauți să vii cu vitesă cât mai mică deasupra locului de ancorare, fundarisești și filezi parâma, căutând să ai puțină deplasare pentru ca parâma să nu cadă colac pe ancoră. Lași apoi și randa.

Navigația în volte. Trebuește să navigi în volte, în zigzag, atunci când direcția punctului în care vrei să te duci se găsește în sectorul acela neutru cam de 8 carturi din prova ta.



Nu e bine să navigi nici în volte prea mari, afară numai dacă distanța la care mergi e mare, căci riști mai ales la început, când nu știi prea multe, să nu ajungi unde vrei; nici în volte prea mici, deoarece la fiecare voltă pierzi câte ceva.

Dacă vrei dintr'o singură voltă să ajungi la locul dorit, atunci lasă să treacă acest loc cu încă două carturi înapoia traversului

și apoi fă volta. Vei cădea drept pe el numai cu această voltă. Vezi ușor când ești la aceste două carturi deschizând bine palma și așezând degetul mare în lungul axului îmbarcațiunii aștepți până locul la care vrei să ajungi îți trece prin dreptul degetului mic.

Atunci fă volta.

Când vântul bate chiar din direcția în care trebue să ajungi, fă voltele egale, în caz însă că bate puțin dintr'o parte durata parcursului care se apropie să fie mai lungă ca a celui care depărtează.

La vânt tare și valuri, deoarece voltele în vânt reușesc greu la bărcile cu vele, faci în schimb volta sub vânt, cât mai rar însă, întrucât la acestea se pierde mult în distanță.

Fii foarte atent și caută să profiți în caz că **vântul dă**, adică direcția lui se schimbă către pupa ta. De asemeni dacă **vântul refuză**, trece spre prova, spre a nu-ți masca velele.

Dacă vezi în prova o navă la ancoră sau un alt obstacol, pe care ai îndoială de-l vei putea trece prin prova, nu te grăbi să-i treci prin pupa, deoarece poți pierde mult în distanță, nici nu căuta să strângi cât poți vântul, căci fără să vrei vei mări deriva, ci odată ajuns aproape și vezi că nu-l depășești, fă o voltă scurtă, sau dacă îmbarcațiunea ascultă greu, trece-i acum prin pupa.

Pana. Uneori poate să ai nevoie să te oprești din mers fără însă a ancora; se chiamă să pui în pană.

La navele mai mari sau cu mai multe vele le așezi în așa fel încât efectele lor să fie contrare și anulându-se unele pe altele îmbarcațiunea să stea nemișcată sau aproape.

La fel procedezi cu o îmbarcațiune cu doi arbori (barcă, balenieră): aduci randa la mijloc (și prova tinde să vie în vânt), iar trinca și focul scoase în vânt (și tinzând a aduce prova sub vânt).

Îmbarcațiunea se va opri cam cu vântul la travers și va începe să deriveze descriind o mișcare ca de fierăstrău.

Cu un cuter sau barcă cu o velă, pana cea mai simplă e să vii cu prova în vânt lăsând velele să fluture.

Un cuter cu două focuri îl pui cu trincheta în ax, focul filat, și randa ușor filată spre a nu-l face prea ardent.

Pana se zice moale când îmbarcațiunea nu variază de cap, ținând prova ușor sub vânt și având puțină vitesă înainte, și ardentă, când face mereu ambardee, nu ține prova într'o direcție stabilă. Poți să ai nevoie de pană atunci când vrei să te sui în arboradă să repari ceva, să sondezi, sau să aștepți altă îmbarcațiune. De aceea caută din timp și găsește-ți cea mai favorabilă pană, aceasta variind dela caz la caz.

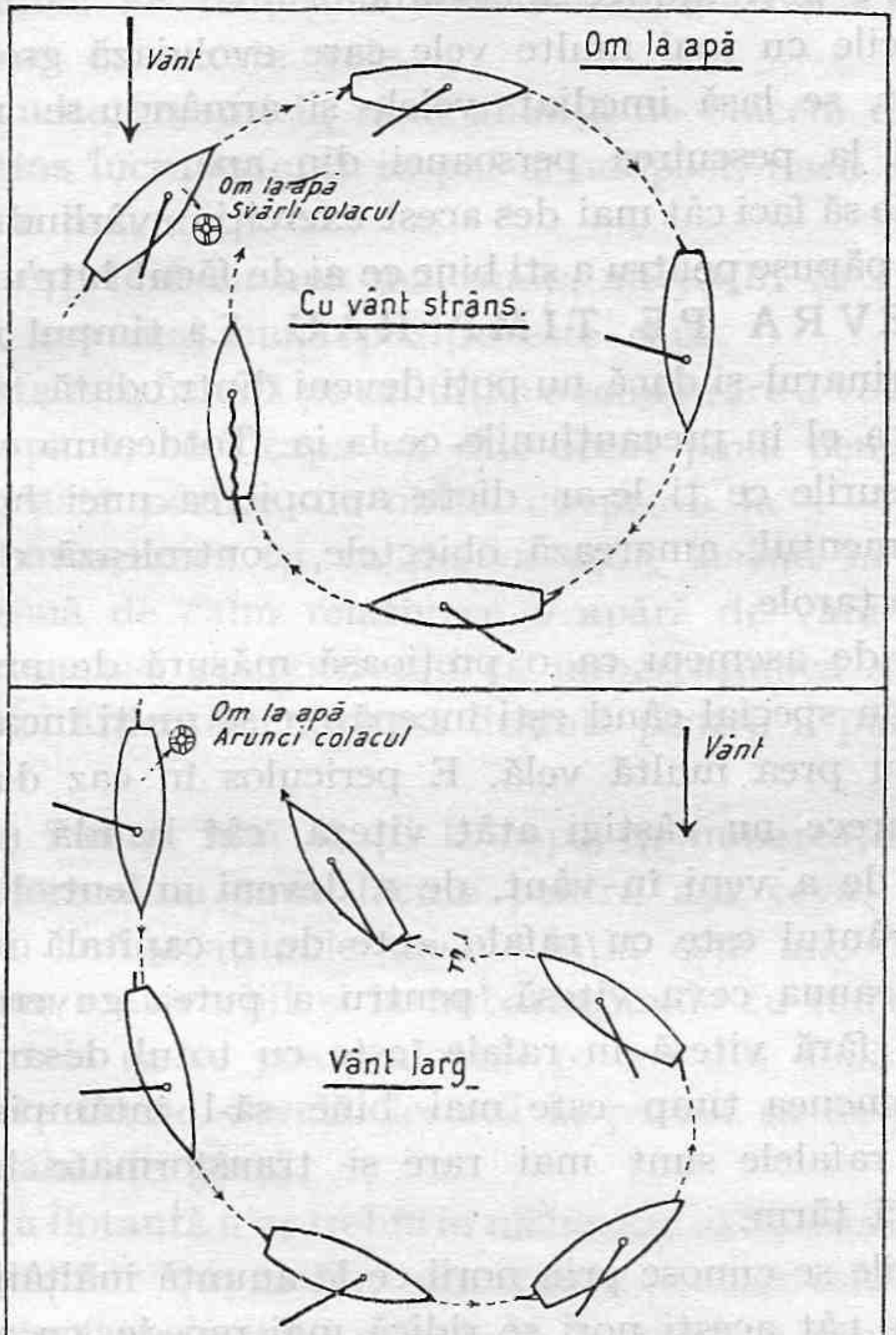
Om la apă. Să vorbim de acest accident ce se poate întâmpla des și care nu poate deveni grav decât dacă-ți pierzi capul sau nu știi ce ai de făcut. Căci bineînțeles toți la bord știu să înnoate așa cum ne-am înțeles la începutul cărții, încă atunci când nu era vorba de bărci, vele și volte.

Deci primul lucru: să nu-ți pierzi capul; al doilea: să arunci la apă, cât mai aproape de persoana căzută dela bord centura sau colacul de salvare. De n'ai așa ceva, și asta e greu de iertat, arunci ceva care plutește și de care se poate agăța. Apoi manevrează.

Dacă ai vânt strâns poți proceda în două feluri: fie făcând volta sub vânt, ca în figură și venind cu vitesă cât mai redusă în vântul celui dela apă, fie continui să mergi 2—3 lungimi de îmbarcațiune, vii în vânt, strângi randa și vii sub vânt numai cu focul. Ajungând lângă el, strângi focul, pui cârma în vânt și-l culegi sub vânt. Această manevră e uneori mai repede ca prima și e în special recomandată pe timp rău.

La vânt larg, continuă să mergi încă 2 lungimi, vii în vânt și întorci spre a veni în vântul său, aceasta în special pe mare mai rea ceva.

Din îmbarcațiune nu e recomandabil să mai sară cineva în ajutor decât dacă acel căzut la apă este neînotător sau rănit, ci cel mai bun lucru este de a-l salva chiar cu îmbarcațiunea.



Din momentul când cineva cade la apă, o persoană dela bord să nu-l scape din ochi, aceasta în special dacă sunt ceva valuri sau hulă.

Important este să vii întotdeauna în vântul persoanei la apă și nu sub vântul său, aceasta întrucât îmbarcațiunea derivează mai mult decât omul, așa că venind sub vânt și derivând riști să nu-l poți ajunge niciodată.

La bărcile cu mai multe vele, care evoluiază greu și derivează mult, se lasă imediat velele și armându-se ramele, se vine astfel la pescuirea persoanei din apă.

E nevoie să faci cât mai des acest exercițiu svârlind la apă un colac sau o păpușe pentru a ști bine ce ai de făcut într'un caz real.

MANEVRA PE TIMP RĂU. La timpul rău se cunoaște marinarul și dacă nu poți deveni dintr'odată, procedează cel puțin ca el în precauțiunile ce la ia. Totdeauna când eși cu vele ia măsurile ce ți le-ar dicta apropierea unei furtuni. Verifică greementul, amarează obiectele, controlează dispozitivul de luat terțarole.

Să știi de asemeni, ca o prețioasă măsură de precauție că niciodată, în special când ești începător, să nu-ți încarci îmbarcațiunea cu prea multă velă. E periculos în caz de rafală și inutil, deoarece nu câștigi atât viteză, cât bandă și tendință mai mare de a veni în vânt, de a deveni ardent.

Dacă vântul este cu rafale, este de o capitală importanță să ai totdeauna ceva vitesă, pentru a putea guverna. O îmbarcațiune fără vitesă în rafale, este cu totul desarmată.

Un asemenea timp este mai bine să-l întâmpini mai la larg unde rafalele sunt mai rare și transformate în grenuri, decât lângă țărm.

Grenurile se cunosc prin norii ce le anunță înălțându-se dela orizont. Cu cât acești nori se ridică mai repede, cu atât grenul va fi mai violent. Culoarea mării și valurile iar sunt caracteristice și n'o să le înveți decât după ce te vor prinde câteva. Puțin înainte ca primul nor să ajungă deasupra noastră, grenul izbucnește cu vânt și ploaie, la început în același timp. Impor-

tant este să nu te surprindă din prova, spre a nu masca velele sau fără viteză că să nu poți guverna.

Cu grenurile ce-ți vin dinapoia traversului e mai bine să fugi înaintea lor reducând mult randa sau dacă ai trinchet și foc, numai cu aceste vele.

Mai multe grenuri la rând anunță de obiceiu furtună și cel mai sănătos lucru este să te pui la adăpost, dacă ești cu o îmbarcațiune mai mică.

Dacă ești însă cu una mai mare, un yacht de crucieră, spre exemplu, cea mai bună poziție este **capa.**

Aceasta este bazată pe calitățile e echilibrare a velelor, ce le-am văzut la pană, căci capa nu este decât pana pentru timp rău.

În această poziție, de obicei cu prova la 5—6 carturi sub vânt, îmbarcațiunea îți va deriva ușor, lăsând în urma sa în vânt o zonă de calm relativ ce o apără de valurile brizante. Capa trebue așa s'o potrivești ca îmbarcațiunea să nu fie nici moale, nici ardentă, cu vitesă destulă pentru a putea manevra la nevoie.

Să nu încerci însă să ții la capă cu îmbarcațiuni de curse a căror forme nu sunt făcute pentru așa ceva.

Pentru îmbarcațiunile mici soluția este ancora de derivă de care am mai vorbit și la îmbarcațiunile cu rame. La bordul celor cu vele ea se poate alcătui pe loc din două lemne puse în cruce ce întind o velă, lestată la partea sa de jos și ținută printr'o labă de gâscă.

Ancora flotantă n'ar trebui în niciun caz să lipsească dela bordul îmbarcațiunilor cu motor, din cauza penelor oricând posibile.

Fuga în fața furtunii există de asemeni ca soluție în caz că e greu de întâmpinat altfel.

Pericolul este cel citat și la navigația pe timp bun cu vânt de pupa, ambardeele, abaterile sub influența valurilor într'un bord sau altul.

Se reduc mult velele dela pupa și dacă nu ai o velă specială de furtună, poți înverga un foc în locul randei. De asemeni poți lăsa la apă și remorca o parâmă cu un lest nu prea mare, care să ție pupa în vânt.

Terțarole să începi să iei când vezi că îmbarcațiunea începe să îmbarce creste sub vânt. Dacă timpul e amenințător, mai bine ia ca precauțiune o terțarolă încă din port. Poate să-ți fie mult mai greu să faci asta, odată eșit la larg.

Pe timp rău e bine totdeauna să ții scotele la mână.

Dacă îmbarcațiunea s'a răsturnat, sau s'a umplut cu apă, stai lângă ea, susține-te de ea până-ți vin ajutoare.

Intrebuințarea uleiului. Uleiul răspândit în mică pojghiță la suprafața unei ape agitate, are calitatea că împiedică spargerea în acel loc a valurilor, împiedică adică formarea valurilor brizante, în deosebi periculoase îmbarcațiunilor.

Uleiul se împrăștie la suprafața apei dintr'un sac sau o cutie de tinichea, în care se pune turnat peste o cantitate de stupă sau câlți, și în care s'a făcut o gaură, cât mai mică cu putință, în partea de jos. Acest sac sau cutie se scoate în afara îmbarcațiunii, în bordul din vânt, cu ajutorul unui tangon, rame sau căngi, suspendându-se deasupra suprafeței apei. Interesul este ca uleiul să curgă cât mai regulat și în picături cât mai mici spre a se împrăștia uniform.

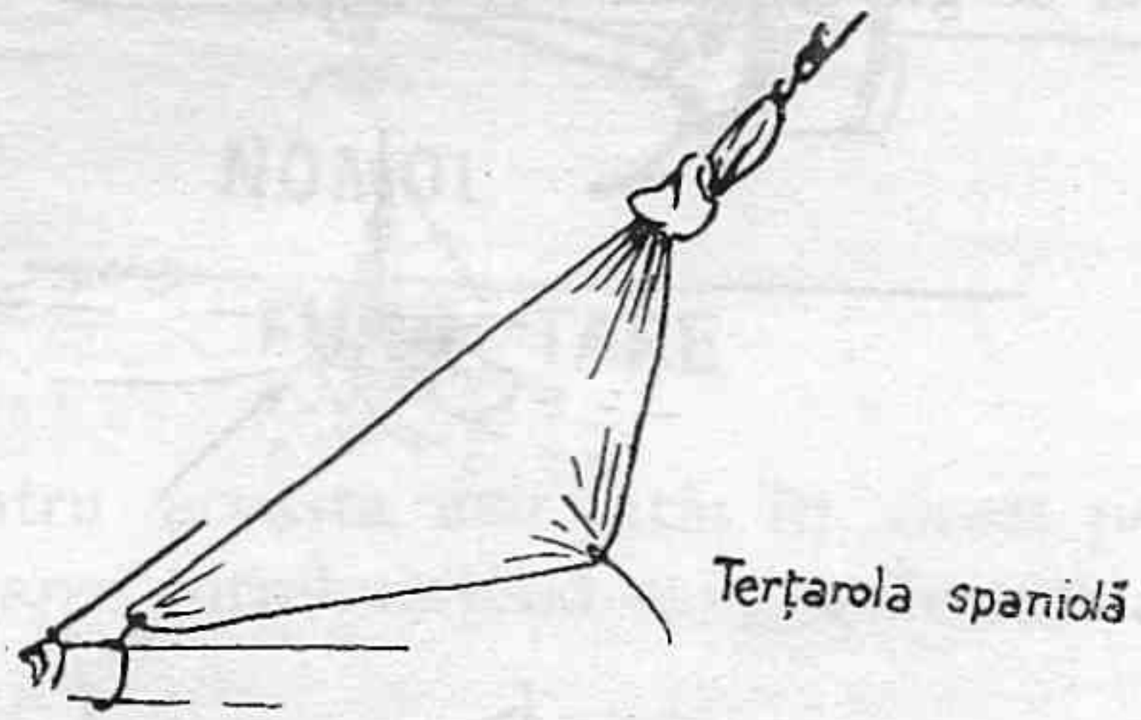
Pentru o îmbarcațiune la ancoră pe mare rea, se va suspenda la prova, pe lanț, sau bompres.

Uleiurile vegetale, in, rapiță, bumbac, sunt mai bune ca cele minerale, totuși și acestea dau admirabile rezultate. Pe timp rece, uleiurile minerale sunt chiar mai bune îngroșându-se mai greu.

Pentru orice crucieră sau voiaj mai lung nu neglija de a avea la bord o cantitate oarecare de ulei.

Terțarole. Cum am mai spus, operația luării terțarolelor, constă în reducerea suprafeței velelor, în caz că forța vântului este prea mare pentru suprafața de velă întinsă.

Reducerea suprafeței velelor se poate executa fie la unele vele cu acele capete de saulă arătate și cusute fix pe ea, fie la unele rande prin înfășurarea lor în jurul ghiului cu ajutorul unui aparat special așezat între catarg și ghiu, ce îngădue răsucirea acestuia în jurul axei sale, numit **aparat de terțarole.**



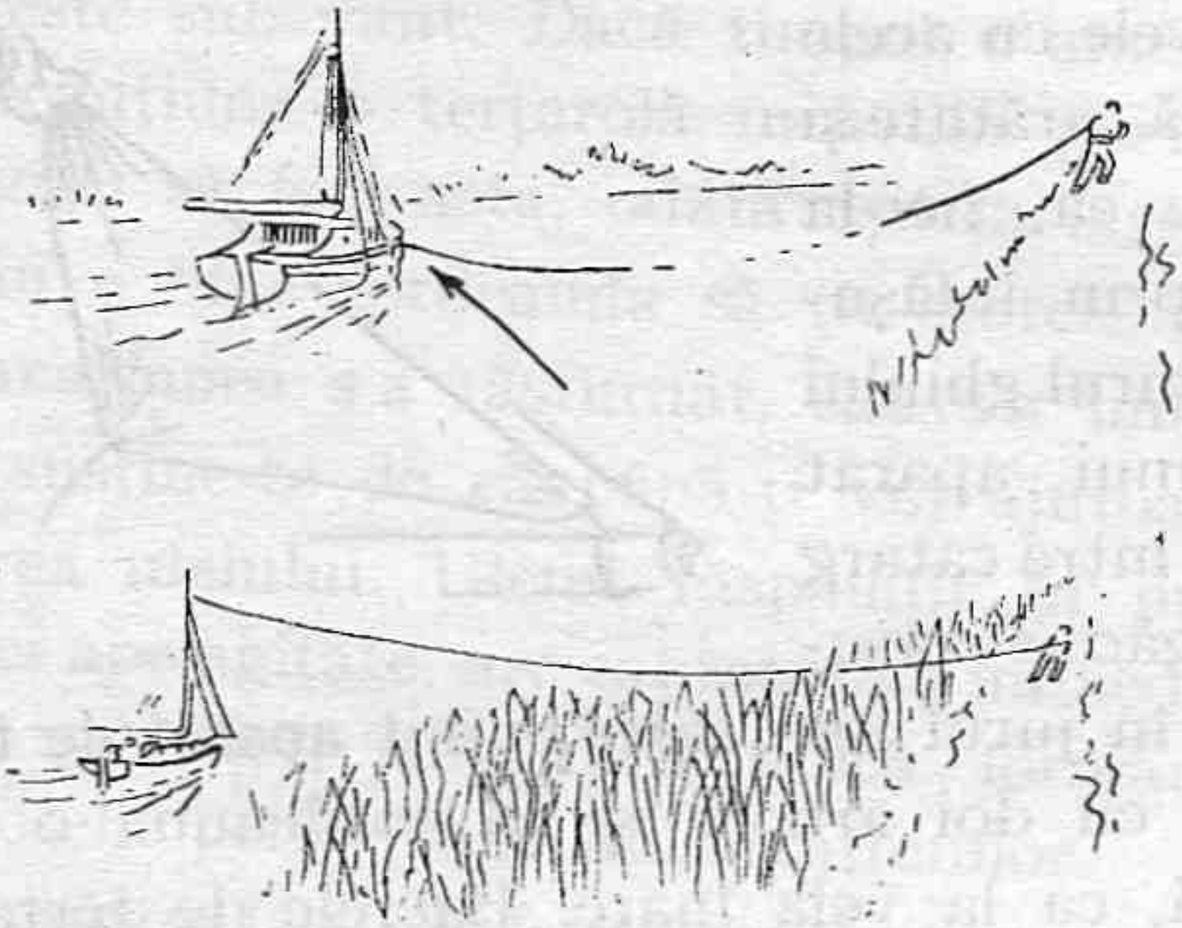
La bărcile cu doi arbori, se ia totdeauna o terțarolă mai mult la trincă, ca la vela mare. Baerele de terțarolă se leagă cu nod lat.

Când focul nu are astfel de baere și este necesar a-i reduce suprafața, se ridică focul de furtună, un foc mai mic ceva, sau în caz că nu-l ai, iei o terțarolă «spaniolă». Aceasta constă propriu zis dintr'un nod făcut la partea superioară a acestei vele, cu colțul de fungă, după cum se vede în desenul alăturat.

Dacă navigi cu terțarole și noaptea se lasă fără ca timpul să arate semne de îmbunătățire, mai ia o terțarolă în plus. De asemeni dacă n'ai luat terțarola și timpul la apus anunță furtună ia, înainte de înoptat, una sau două.

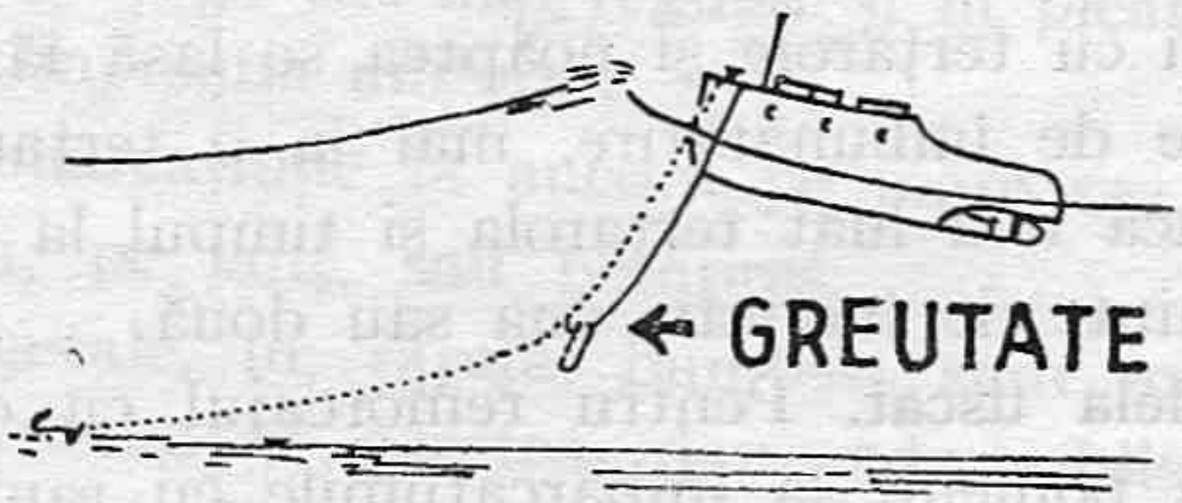
Remorcaj dela uscat. Pentru remorcajul cu o navă, măsurile ce le-am pomenit la îmbarcațiunile cu rame, sunt aceleași și pentru cele cu vele. Poate însă să ajungi a avea nevoie să-ți remorchezi îmbarcațiunea dela mal, în lungul unui canal sau râu navigabil. Saula sau parâma de remorcă nu trebue niciodată legată de prova, ci ceva mai spre pupa, puțin

înaintea centrului de giratie, un loc bun fiind baza catargului sau suportul de legare a sarturilor. Prin dibuire poți găsi o poziție în care îmbarcațiunea nu are nevoie de cârmaci chiar, ci se guvernează dela mal.



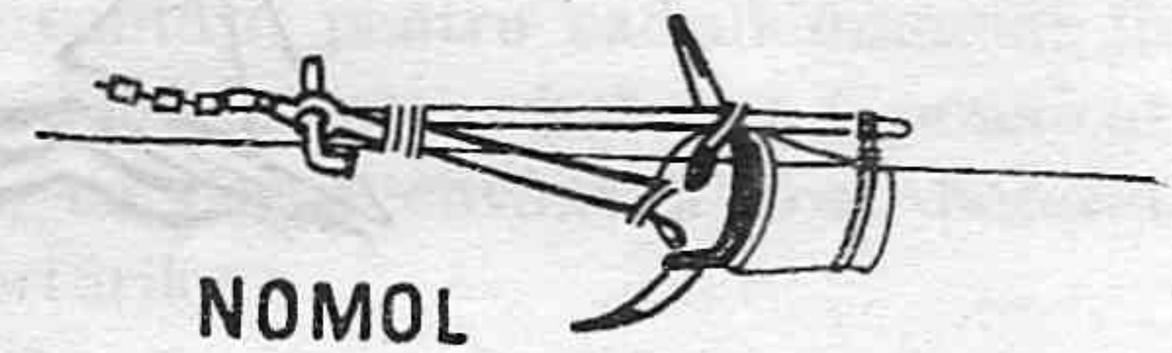
Dacă sunt trestii sau alte obstacole joase, remorca o legi de vârful catargului.

Manevre cu ancore. In caz că ancora ta e supusă la smunciturі mari din cauza valurilor sau curentului și ți-i frică să nu



gonească sau să rupă parâma, lasă în josul acesteia o greutate legată așa cum arată figura de alături. Această greutate va juca rolul unei legături traverse și îți va mări siguranța.

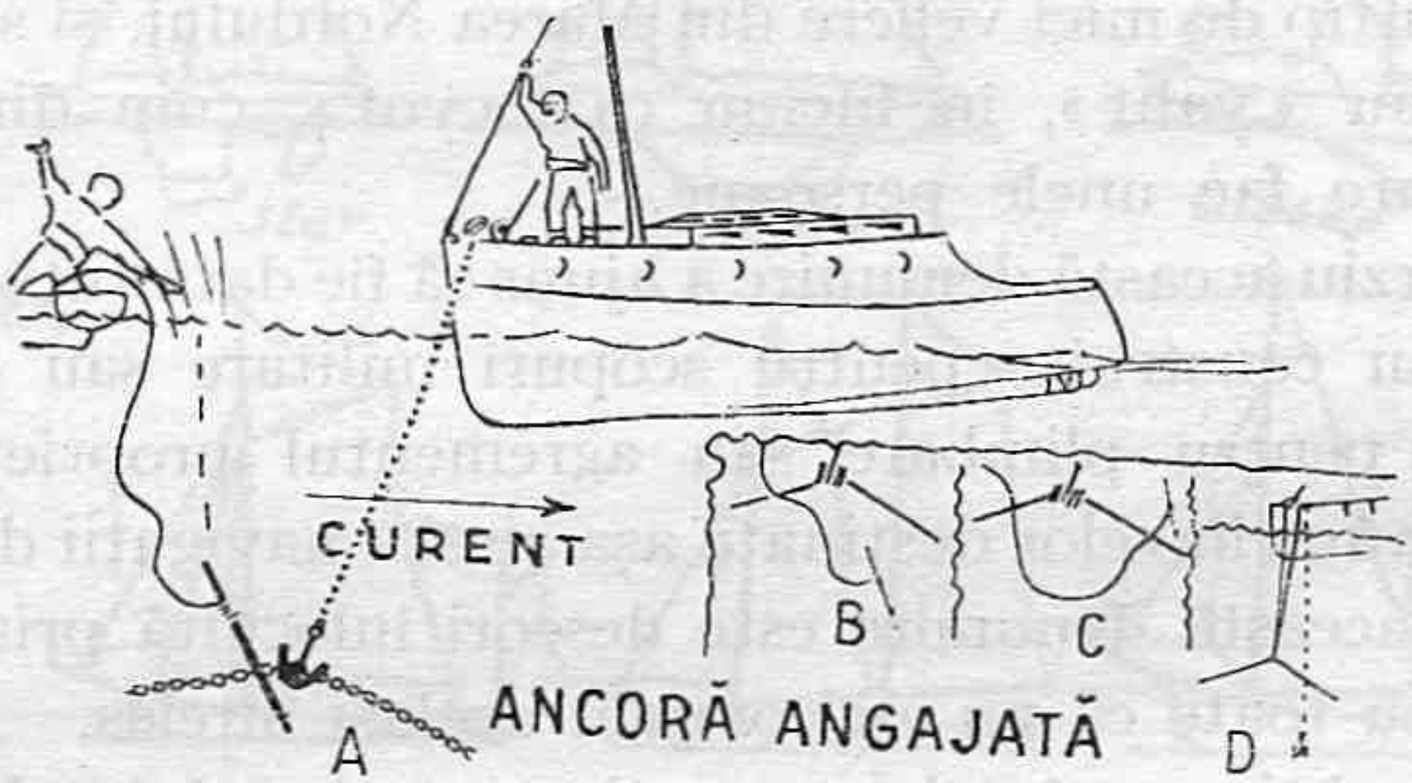
Dacă ancora nu-ți prinde din cauza nomolului prea fin de fund, ce face că ancora n'are în ce se prinde, leagă-i o căldare așa cum arătăm aici și poți fi sigur de ea.



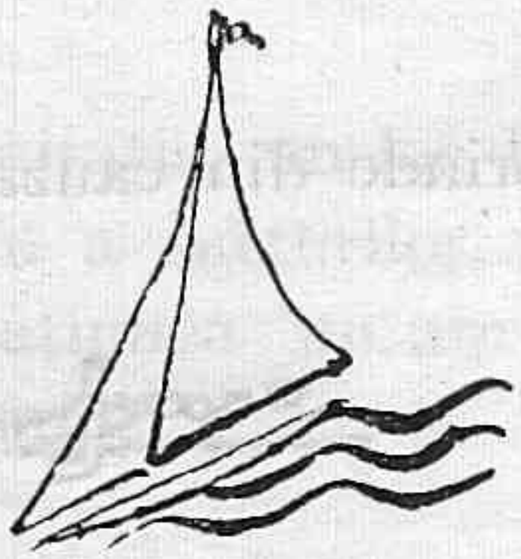
NOMOL

FUND TARE

Dacă ancora ți s'a prins într'un lanț pe fund trebue să procedezi la degajarea ei. Pentru aceasta mai întâi îți virezi parâma sau lanțul cât poți, apoi întrebuințând cangea de care ai



legat o saulă, cauți s'o treci pe sub lanțul în care s'a prins ancora. Figura îți arată diferitele faze ale operației mai bine ca orice.



YACHTING

Cuvântul **yacht** este de origină olandeză, la început aplicându-se unui tip de mici veliere din Marea Nordului, și se pronunță « yact » sau « yaht », în niciun caz « yot », cum din neștiință sau afectare fac unele persoane.

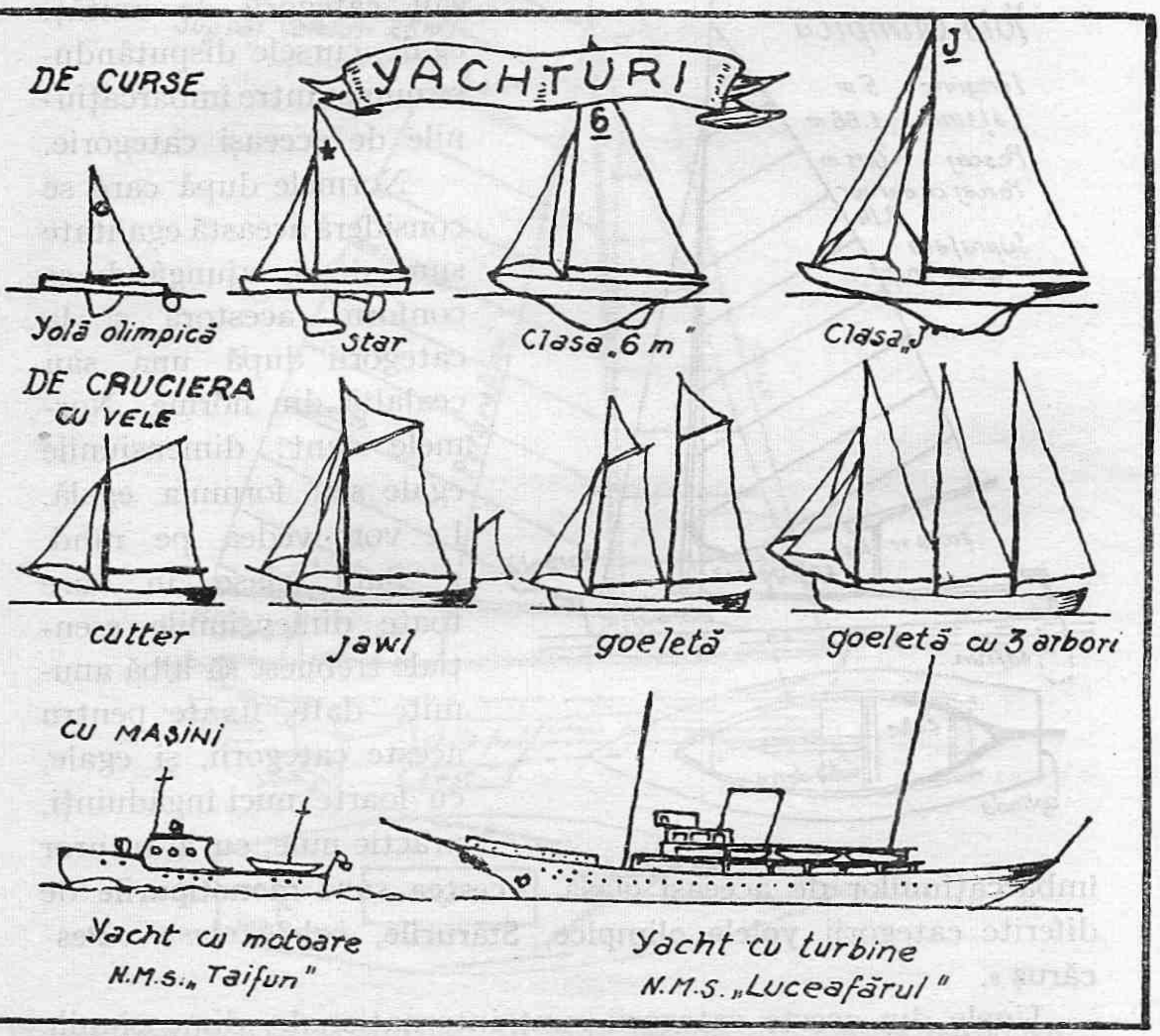
Mai târziu această denumire a ajuns să fie dată tuturor navelor ce nu erau construite pentru scopuri militare sau comerciale, ci numai pentru plimbare sau agrementul proprietarilor lor, într'un cuvânt navelor destinate așa zisei « navigații de plăcere ». De aceea această denumire este deseori înlocuită prin termenul **yachting** cu toate că nu au complet același înțeles.

Prin yachting se înțelege practicarea sportului velelor pentru plimbare, cruciere sau concurs. Deși termenul de yacht s'a extins și asupra navelor de crucieră întrebuințând mijloace de propulsiune mecanică, yachturi cu vapori sau cu motor, această extensiune s'a produs pentrucă aceste nave sunt afectate unei navigații practicate în marea ei majoritate, cel puțin până în anii din urmă, de nave și îmbarcațiuni cu vele.

De aceea cum yachturile pot fi de **curse** și de **crucieră**, în prima categorie nu sunt socotite decât nave și îmbarcațiuni cu vele, având motor cel mult auxiliar, ce nu se întrebuințează în niciun caz în competițiuni, în categoria secundă intrând nave și îmbarcațiuni fie cu vele fie cu mijloace mecanice de propulsiune.

Îmbarcațiunile mici cu vele, deși nu sunt yachturi în adevărata accepțiune a cuvântului, practica lor este tot yachting.

Pentru admirabilele sale calități, pentru cadrul minunat în care se desfășoară, pentru posibilitatea ce o oferă de a fi practicat la orice vârstă, acest sport, cu drept cuvânt a fost botezat « sportul regilor, regele sporturilor ».

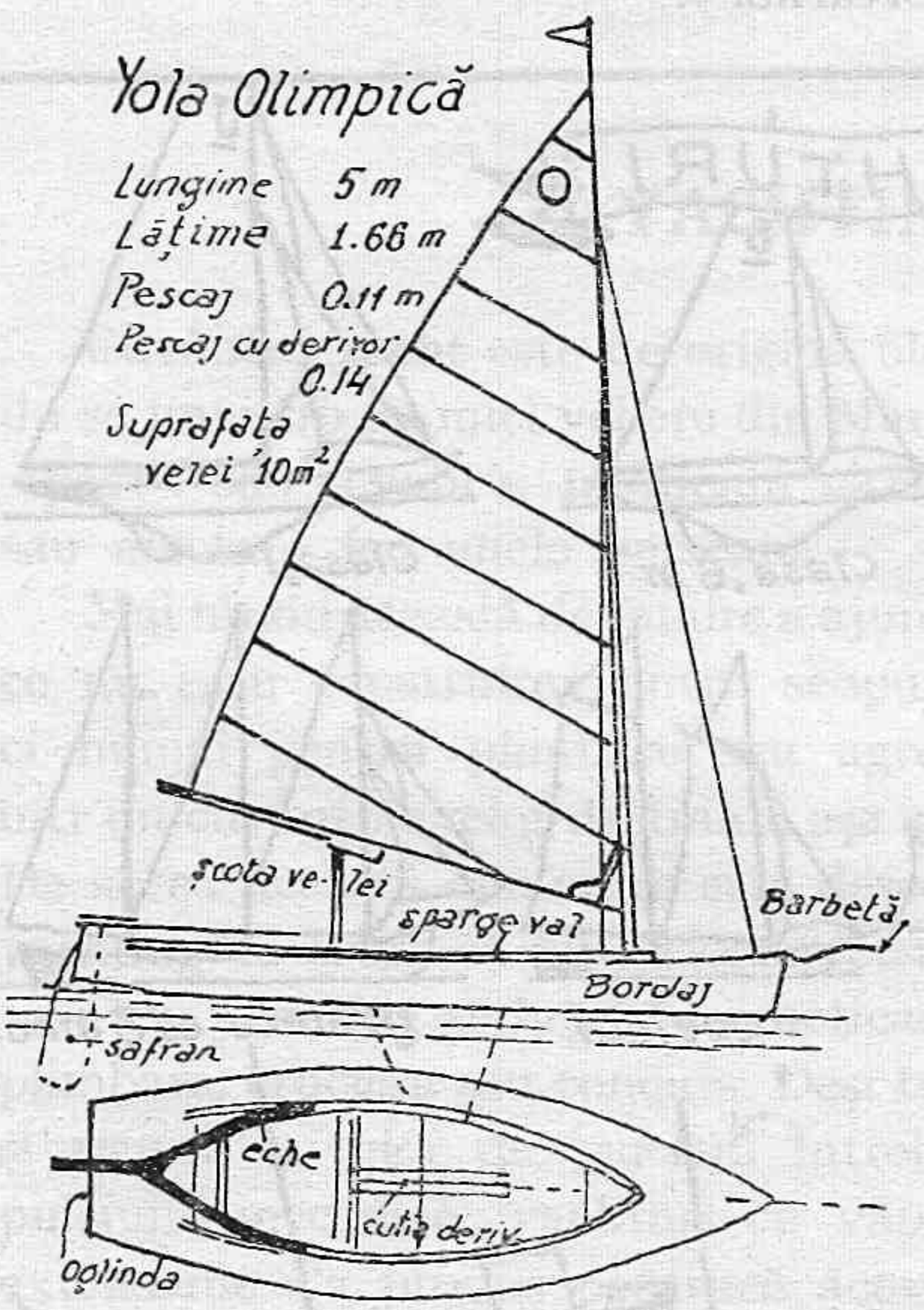


YACHTURI DE CURSE. În scopul de a se căpăta condiții cât mai egale pentru toate îmbarcațiunile concurând

într'o regată se obișnuește ca acestea să se desfășoare între unități la fel. La început se lua în considerare, ca unică dimensiune, lungimea. Mai târziu, cu desvoltarea yachtingului, s'a renunțat la această clasificare sumară și s'au adoptat alte norme de împărțire a îmbarcațiunilor destinate regatelor cu vele.

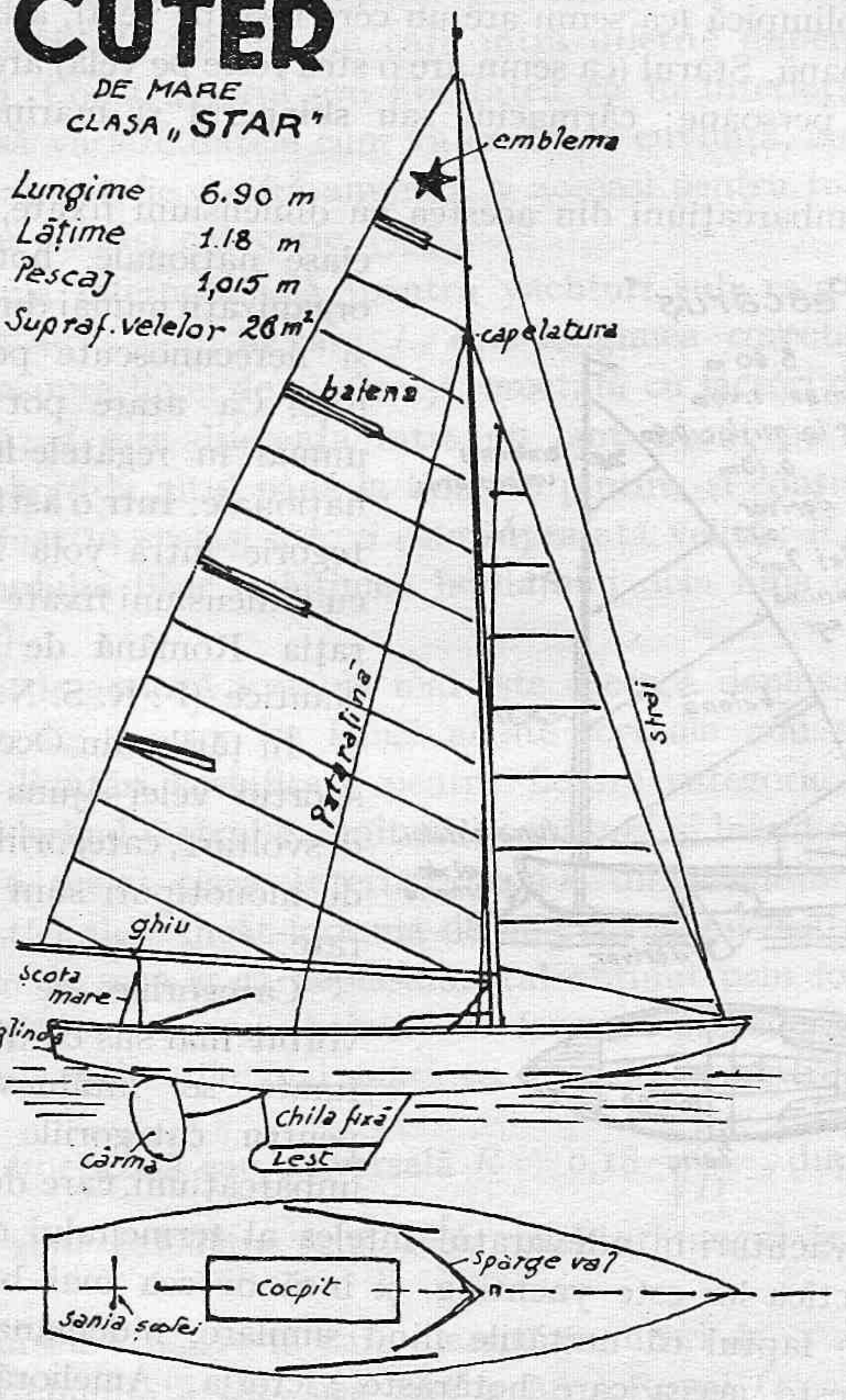
S'a ajuns astfel la clase, sau categorii de unități egale, cursele disputându-se numai între îmbarcațiunile de aceeași categorie.

Normele după care se consideră această egalitate sunt două, ajungându-se conform acestora și la categorii după una sau cealaltă din norme. Normele sunt: dimensiunile egale sau formula egală. Le vom vedea pe rând.



Sunt clase în care toate dimensiunile esențiale trebuesc să aibă anumite date, fixate pentru aceste categorii, și egale, cu foarte mici îngăduințți, practic nule, cu a tuturor îmbarcațiunilor de aceeași clasă. Acestea sunt **monotipurile** de diferite categorii, **yolele olimpice, Starurile**, yolele clasa « **Pescăruș** ».

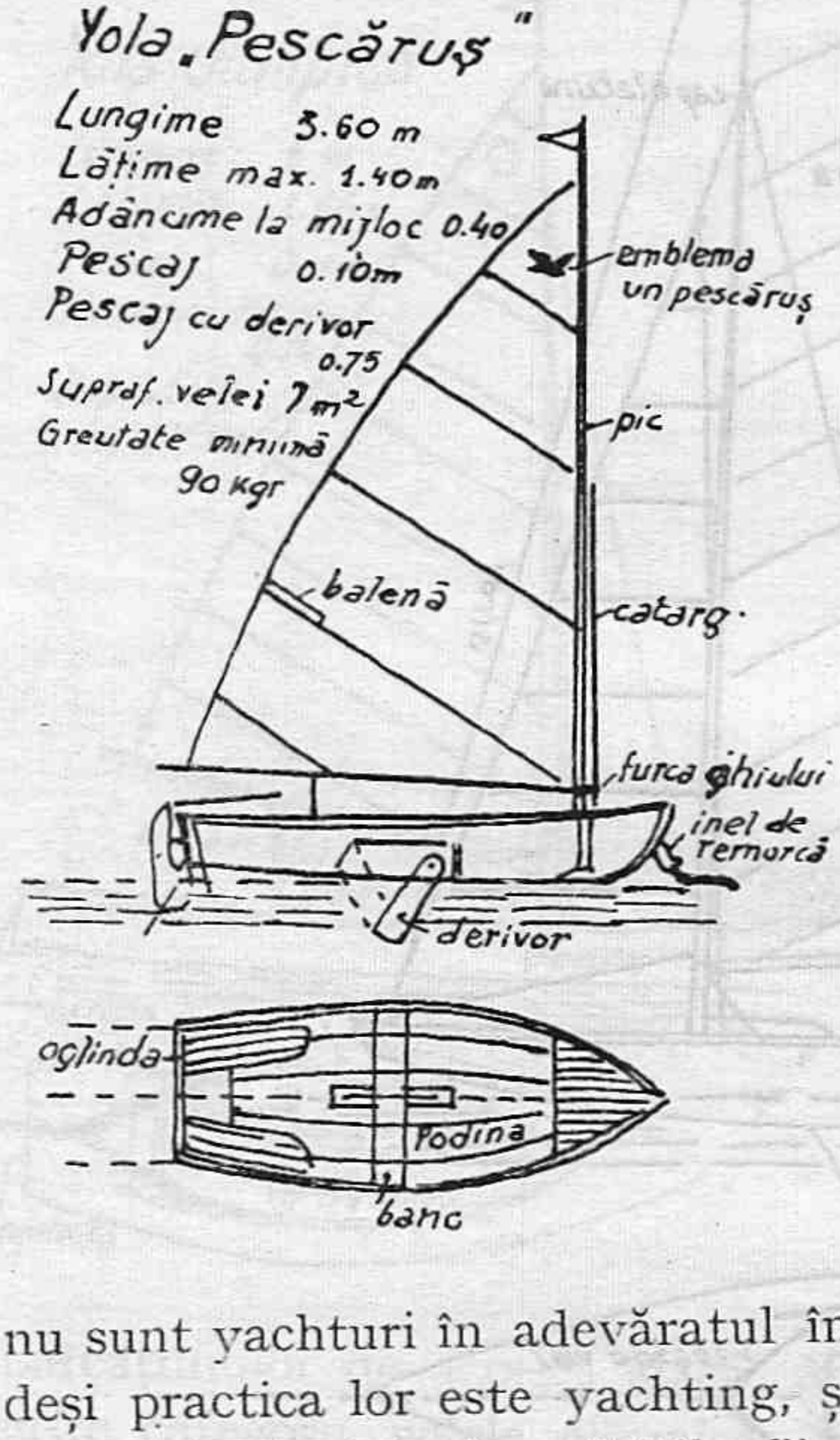
Unele din aceste categorii sunt internaționale, dimensiunile lor, fiind reglementate adică de un organ internațional și pot concura cu unitățile de clasă similară din orice țară. Așa sunt



yolele olimpice și Starurile. În plus fiecare din aceste categorii are câte un regulament de curse asupra parcursului, punctajului, numărului de curse, etc., în cazul competițiunilor internațional.

Yola olimpică (ca semn are un cerc roșu pe velă), are echipaj de o persoană, Starul (ca semn are o stea roșie pe velă) are echipaj de două persoane: cârmaciul sau **skipperul** și marinarul sau **musul.**

Alte îmbarcațiuni din acestea cu dimensiuni fixate, sunt de clase naționale, hotărîte de organizații numai dintr'o țară și nerecunoscute peste granițe. Ca atare pot concura numai în regatele locale sau naționale. Într'o astfel de categorie intră yola **Pescăruș,** cu dimensiuni fixate de Federația Română de Sporturi Nautice (F. R. S. N.).



În țările din Occident, cu sportul velei ajuns la mare desvoltare, categoriile acestea de monotipuri sunt nenumărate.

Categoriile de care am vorbit mai sus cu dimensiuni fixate se întâlnesc numai pentru categoriile mici de îmbarcațiuni, care de fapt nici nu sunt yachturi în adevăratul înțeles al termenului de yacht, deși practica lor este yachting, și încă de cea mai bună calitate prin faptul că unitățile fiind similare, îndemânarea echipajului este aceea care hotărăște victoria. Ameliorările ce o casă constructoare sau alta le aduce îmbarcațiunilor nu pot fi făcute decât materialului întrebuințat și detaliilor de construcție.

Pentru categoriile yachturilor propriu zise de cursă se obișnuesc o serie de formule în care intră diferite dimensiuni ale yachtului. Constructorul are libertatea ca în interiorul acestei formule să varieze datele cum va crede de cuviință, cu condiția ca rezultatul să fie o cifră anumită și aceeași pentru toate yachturile din aceeași categorie.

Formula internațională (pentru yachturi sub 14,5 m) este: $L_c + 2\ d + \sqrt{s} - F$, în care L_c este lungimea corectată, luată puțin deasupra liniei de plutire și corectată cu factori depinzând de formă; d este diferența între un lanț trecut pe sub chilă dintr'un bord la altul până la linia de plutire, și conturul exact al cocei luat în același loc; S este suprafața velică; F este înălțimea **bordului liber** (înălțimea bordajului dela linia de plutire la punte).

Afară de această formulă mai este aceea a deplasamentului $D = 0{,}20\ Lg + 0{,}50$. Pe lângă aceste formule mai sunt și o serie de **limitări** specificate pentru fiecare categorie.

Considerând metrul ca unitate de măsură și luând cazul unui yacht «6 metri clasă Internațională», dimensiunile sale vor trebui astfel alese încât formula de mai sus să nu dea un raport mai mare de șase și ca deplasamentul obținut prin formula lui să fie superior valoarei obținută cu formula precedentă.

Pentru yachturile mai mari ca 14,5 m. se întrebuințează **formula americană** sau **universală** $R = 0{,}18 \frac{L\sqrt{S}}{\sqrt{D}}$, după această formulă sunt calculate faimoasele yachturi angajate în cupa America.

La cursele-cruciere în care aleargă yachturi de crucieră, formula întrebuințată este cea zisă a lui «Royal Ocean Racing Club» $R = 0{,}15 \frac{L\sqrt{S}}{\sqrt{BD}} + 0{,}20\ (L + \sqrt{S})$ în care B este lățimea

și *D* înălțimea. La aceste yachturi odată satisfăcută formula nu mai există alte limitări ca în cazurile precedente.

Yachturile din aceste categorii concurează în curse respectând regulamentul internațional de regate. În plus sunt o serie de curse legate de obiceiu de un anumit trofeu (Cupa America, cupa Franței, cupa Seahwaka, etc.) care au regulament special asupra organizării și participării la ele. În toate cursele însă regulile de manevră sunt conforme regulamentului internațional.

YACHTING DE CURSE. Cursele de îmbarcațiuni cu vele, numite ca și toate competițiunile cu celelalte categorii de îmbarcațiuni **regate,** au loc fie pe parcursuri delimitate de geamanduri, parcursuri rectilinii sau în formă de triunghiu, fie pe un parcurs între două sau mai multe localități sau puncte la coastă.

Pe parcursuri de acest din urmă fel, se aleargă de obiceiu **cursele-cruciere,** rezervate yachturilor de crucieră.

Regatele propriu zise se aleargă pe distanțe cu atât mai lungi, cu cât și talia îmbarcațiunilor este mai mare. În cazul parcursurilor marcate de geamanduri, îmbarcațiunile pot efectua de mai multe ori succesiv parcursul delimitat de acestea, până la acoperirea distanței fixate pentru disputarea regatei.

Manevra îmbarcațiunilor cu vele am văzut-o la capitolul unde am vorbit de vele.

În regată se mai pune și chestiunea regulilor speciale de manevră la care ești impus de regulamentul de regate, a cărui reguli esențiale le găsești la finele acestei cărți și pe care trebue să le cunoști perfect, înainte de a te înscrie între concurentii unei regate cu vele.

Din exploatarea regulilor acestora și din condițiile speciale ale curselor, prin faptul că ești pus să concurezi cu alte îmbarcațiuni cărora vrei să le iei înainte, regatele implică cunoașterea unei serii întregi de manevre menite să-ți asigure victoria. Acestea

constitue așa numita « tactică de curse » asupra căreia s'au scris numeroase volume și care face ca yachtingul să fie probabil cel mai greu sport, punând mult la contribuție în mod egal toate calitățile fizice, intelectuale și sufletești ale celor ce-l practică.

Dimensiunile reduse ale acestei lucrări, cu regret ne împiedecă să-ți vorbim de multiplele și interesantele probleme ce le pune practica regatelor cu vele.

Timp rău și accidente. Când regatele se aleargă pe un timp furtunos, cu vânt puternic ce poate crește în tărie în timpul cursei, trebue să mai ai în vedere o seamă de lucruri afară de cele spuse la manevrele cu vele pe mare rea, prin faptul că ai și preocuparea de a câștiga regata, fapt care-ți impune un drum și o viteză maximă.

Primejdia cea mai mare pe vânt puternic sunt rafalele. Pentru aceasta, atenția trebue să-ți fie mereu îndreptată în direcția din care pot veni, adică în vânt, observând și cum reacționează îmbarcațiunile din această direcție, care primesc rafala înainte să-ți sosească. Rafala se cunoaște la fața apei printr'o întunecare a undei și mici creste de spumă, când e mai violentă. Forța ei maximă este la început, în momentul când ajunge asupra îmbarcațiunii, de aceea e nevoie să manevrezi repede pentru a preîntâmpina în condiții cât mai bune.

Manevrele sunt: să vii în vânt, sau să filezi scotele sau să faci ambele aceste operații. Manevra a doua nu o faci exclusiv decât în cazul extrem că nu ai viteză și nu poți să mai vii în vânt.

Manevra obișnuită pentru a întâmpina rafala este de a ven în vânt. Pentru aceasta trebue să cauți a avea totdeauna o cât mai mare viteză, care în plus îți mărește și stabilitatea, și să nu vii în vânt decât când socotești că a sosit momentul critic. Dacă vii prea din timp, îmbarcațiunea pierde viteza și puterea vântului o va deriva sub vânt putând-o chiar răsturna. Alura cu

vânt travers este cea care face ca îmbarcațiunea să capete cel mai ușor și repede viteza. Până în momentul critic al maximei intensități a rafalei, trebue să cauți ca velele să nu fluture în totalitatea lor, aceasta frânând mersul. De aceea focul trebue să fie întins plat în timpul rafalei care e mai bine să fie trecută numai manevrând randa. Scota acesteia este de o mare importanță să fie totdeauna liberă spre a o putea fila în orice moment, fără primejdie de a o vedea agățându-se în tacheți, scripeți sau alte obiecte dela bord.

După cum e necesar a fila în momentul cel mai critic al rafalei, e tot atât de necesar a strânge cât mai repede vela imediat ce maximul rafalei a trecut, aceasta pentru a putea profita de forța sa vie spre a-ți mări viteza atât spre a depăși pe ceilalți concurenți cât și spre a avea viteză să întâmpini cu succes rafala următoare. Pentru aceasta poate fi nevoie de multe ori să ei scota în dinți spre a avea o mână liberă sau să guvernezi cu piciorul spre a le avea pe amândouă libere. Aceasta e relativ ușor când îmbarcațiunea e foarte înclinată și te găsești culcat pe copastie.

Răsturnarea este un accident ce survine destul de rar în caz că yachtul este bine manevrat, totuși este un accident care se întâmplă în special la îmbarcațiunile mici cu derivor, cum sunt yolele olimpice.

În caz că îmbarcațiunea ia apă la bord peste copastii, îmbarcă, trebue să cauți pe cât poți să eviți aceasta, întrucât această apă pe lângă faptul că îngreuiază barca, dar mărește și primejdia de răsturnare a ei.

De aceea la valuri lungi, în golul dintre valuri vei guverna perpendicular pe creasta lor, iar la sosirea crestei vei căuta să o treci guvernând cât mai paralel cu ea. După ce treci creasta vii iar în vânt mergând în întâmpinarea valului următor perpendicular pe el.

În caz că navigi pe valuri brizante, ce se sparg, tactica trebue să-ți fie complet contrară, brizanții trebuind întotdeauna să-i întâmpini în unghi drept, drept din prova.

În caz că îmbarcațiunea este pe punctul de a se răsturna, deși ai filat complet scotele, o ultimă soluție este de a sări cu picioarele pe chilă sau derivor.

Este o măsură care uneori ajunge să scape îmbarcațiunea de răsturnare. În caz că totul a fost în zadar trebue să ai în vedere ca:

— Să nu cazi în apă sub vânt și în special sub vele;

— Să nu-ți prinzi picioarele în manevre.

La un cuter mic te poți urca ușor pe bordaj în bordul ce iese din apă. Cum în această poziție e întotdeauna posibil ca îmbarcațiunea să se redreseze și să se răstoarne, de data aceasta în bordul în care te găsești, e bine ca după răsturnare unul din echipieri să stea înaintea catargului.

Este și locul cel mai sigur în cazul unei noi răsturnări, dar această răsturnare poate și fi făcută imposibilă dacă echipierul apasă cu toată puterea pe catarg.

După răsturnare e bine să te îngrijești să nu pierzi piese din zestrea bărcii, precum a da și velele jos de este posibil.

Remorcarea unui yacht răsturnat e bine să se facă în poziție verticală, dacă e posibil, mai bine e încă, de a ridica prova yachtului remorcat pe pupa remorcherului și a o amara solid.

În caz că s'a scufundat e neapărat necesar a lua repere și relevmente la mal spre a regăsi locul, când va fi să-l scoți la suprafață sau a ancora o geamandură în caz că dispui de așa ceva.

YACHTURI DE CRUCIERĂ. Sub acest nume se înțeleg multe și foarte diferite tipuri de îmbarcațiuni și nävi, dela tonaje foarte reduse până la tonaje de mii de tone asemănate doar prin destinația lor, promenadă și călătoriile de plăcere a proprietarilor lor. Cele de plimbări scurte, **day-boat** cum zic

Englezii, fie că sunt cu vele fie că sunt cu motor, nu au amenajeri pentru locuit mai mult timp la bord, de asemeni construcția lor permite viteze mai mari, fiind reduse alte calități de siguranță și confort. Deși tot în categoria yachturilor de crucieră intră și marile yachturi cu mașini sau vele, nave, totuși pe care de vrei să le manevrezi și să le conduci, cele cuprinse în cartea aceasta îți sunt mult prea insuficiente, ne vom ocupa numai de micile yachturi de crucieră cu care te poți întâlni, în special de cele cu vele. Cele cu motor, sau cele având motor auxiliar, când merg cu el, intră în categoria îmbarcațiunilor cu motor de care vom vorbi în curând.

Contrar unui yacht de curse unde velatura joacă primul rol, coca neservind decât ca un suport al acesteia, la yachturile de crucieră, coca joacă un rol de prima importanță, în ea fiind locuința celor dela bord, locuință ce se va căuta a avea capacitatea maximă îngăduită de tonajul yachtului. Va trebui construit spre a naviga în poziția cât mai orizontală spre a nu obosi peste măsură echipajul, cum s'ar întâmpla dacă ar naviga tot timpul înclinat ca un yacht de curse, ce nu navigă decât intervale mici de timp. Îi este necesar și o rezervă de flotabilitate mai mare ca celui de curse precum și o împărțire a velelor condusă după ușurința de manevră.

Micile yachturi de crucieră, până la 20 tone sunt de obiceiu greeate în cuter sau yawl, adică un cuter având o bate-pupa înapoia echei. Se mai întâlnesc mai rar și cu greementul de goeletă, deși e foarte comod pentrucă împarte veletura și o face mai ușor manevrabilă.

Împărțirea lor interioară este foarte diferită și atârnă de vederile și nevoile stăpânilor săi. De aceea nici nu vom intra în detalii. Ca forme exterioare este nevoie a da acestor yachturi de talie redusă, un bord liber cât mai ridicat, spre a le mări cât mai mult siguranța, singura lor armă contra mării rele.

Motorul auxiliar este un ajutor foarte prețios însă păstrând condiția de a rămâne un auxiliar de ceasuri grele sau calm plat, altfel e inutil de a mai spune că faci yachting dacă recurgi continu la el. Un sfat să-ți mai dăm în cazul că vrei să cumperi un yacht de crucieră: uită-te mai mult la cocă decât la arboradă. Aceasta dacă e avariată poți ușor să știi cât o să te coste ca s'o repari; coca dacă nu e în bună stare nu știi niciodată ce-ți mai rămâne din ea dacă începi s'o repari.

Și să încheiem cu un sfat pentru cazul că îți construești un yacht comandat la un șantier: nu cere să-ți facă schimbări sau adaosuri la planul inițial, în timpul construcției. Te va costa mai scump decât dacă le faci pe urmă și-ți va întârzia și livrarea yachtului.

Yachting de crucieră. Crucierele ce vei efectua sunt funcție de dimensiunile yachtului, amenajările lui, de timpul de care dispui precum și cunoștințele marinărești ce ai reușit să capeți. Pentru aceasta e nevoie absolută să ai idee de navigație, costieră de nu vrei să te depărtezi deloc de țărm, estimată sau chiar astronomică de vrei să te aventurezi în larg.

— În caz că ai echipaj angajat caută să ai cel puțin un om în care să ai toată încrederea. Dacă ai doi sau eventual trei oameni de echipaj, caută ca ceilalți să fie cunoscuți ai celui de încredere, eventual angajează-i prin intermediul lui. Aceasta îți va evita eventuale frecări sau neînțelegeri la bord.

— Înainte de a pleca într'o crucieră și înainte de a fixa definitiv itinerariul, documentează-te asupra: regimului vânturilor din regiune în acea epocă a anului, curenții locali cu direcție și tăria lor, caracteristica farurilor din drum, intrările în porturi și punctele grele de navigație.

— Odată documentat nu-ți fixa un program prea rigid și calculat la limită. Cu o îmbarcațiune mică și în special cu vele, depinzi de prea multe necunoscute spre a-ți putea fixa dinainte

toate. De aceea caută să ai la bord în afară de date asupra locurilor ce intenționezi să bați, și date, hărți, asupra celor în care împrejurări de forță majoră te-ar putea sili să nemerești.

Odată hotărît traseul crucierii ocupă-te cu cea mai mare grije de armamentul yachtului. Caută să ai totdeauna la bord piese și material de schimb pentru greement în special. Pe un yacht menit să stea cel mult o noapte în mare să ai totdeauna apă și hrană pe cel puțin două zile. Pentru unul mai mare să ai pentru opt.

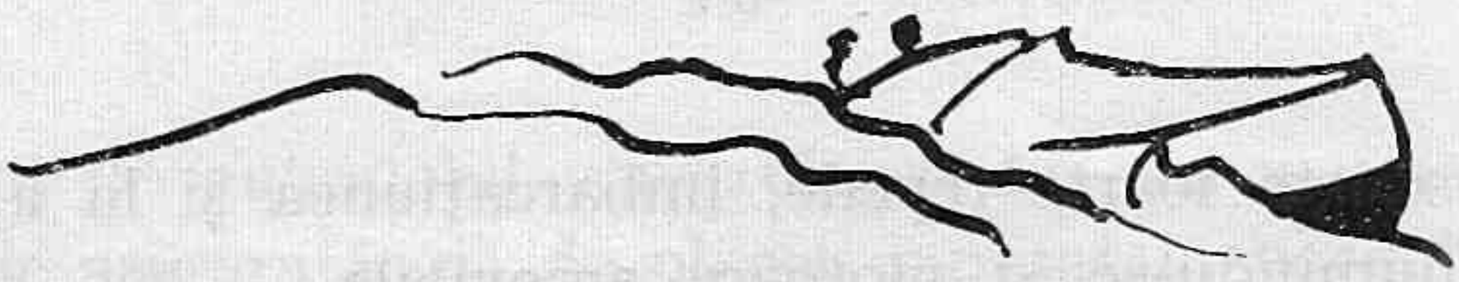
Caută să ai la bord câte un loc special pentru fiecare obiect Aceasta cu atât mai mult e necesar cu cât cruciera e mai lungă căci și numărul obiectelor ce ai la bord e mai mare.

Nu pleca în mare niciodată înainte să fi controlat, mai bine de două ori decât odată dacă ai tot ce vei putea avea nevoie.

Unge cu seu, acolo unde trec prin scripeți toate manevrele precum și aparatele ajutătoare dela bord, aparat de terțarele, cabestan, chei de sart.

Nu uita că e mai bine să n'ai destulă velă decât prea multă.

De asemeni că e mai bine să fii prea prudent decât să nu fii de ajuns.



IMBARCAȚIUNI CU MOTOR

A mai rămas să spunem câteva cuvinte și de îmbarcațiunile din ultima și cea mai nouă categorie, de cele care nu au ca mijloc de propulsiune nici puterea muschilor, nici darul vântului, ci întrebuințează născocirea minunată iscodită de mintea cercetătoare a omului, motorul.

Acesta poate fi întrebuințat fie ca mijloc principal de propulsiune și atunci îmbarcațiunile sunt construite având în vedere în primul rând acest mijloc de propulsiune, fiind numite bărci cu motor, yachturi cu motor, șalupe; fie ca un mijloc ajutător, auxiliar, al îmbarcațiunilor cu vele sau rame, atunci când vrem să ne cruțăm puterile, când nu este vânt sau nu ne este favorabil, când condițiile navigației sunt grele, și atunci este așezat numai cu oarecari amenajări speciale, la bordul unor îmbarcațiuni construite să navige, în mod obișnuit cu vele sau rame; așa fiind **yachturile cu motor auxiliar, bărcile cu motor auxiliar, corăbiile cu motor auxiliar.**

Motorul poate fi așezat înlăuntrul îmbarcațiunii și atunci se spune că ea are **motor interior,** sau în afara ei, fixat pe copastie, la pupa în deosebi, numindu-se în acest caz **motor exterior.**

Motoarele interioare sunt fixe, adică nu se pot scoate sau monta la loc decât într'un timp mai lung, fiind necesară și scoaterea îmbarcațiunii la uscat, cele exterioare se pot în schimb

instala și scoate foarte repede, îmbarcațiunea și la apă fiind, de aceea numindu-se și motoare **amovibile.**

Tipurile de motoare întrebuințate la îmbarcațiuni sunt motoarele cu explozie și motoarele cu combustiune internă, Diesel sau Semi-Diesel.

Pe vremea când motorul nu era perfecționat destul, existau numeroase îmbarcațiuni având mașini mici cu aburi; azi însă sunt din ce în ce mai rare.

Motoarele interioare pot fi de amândouă tipurile de mai sus, cele exterioare sunt însă numai cu explozie.

Deși am vrea să-ți dăm toate cunoștințele necesare și asupra modului cum lucrează motoarele, în cazul că nu le stăpânești poate mai bine decât noi, trebue să ne mulțumim a-ți da numai câteva noțiuni asupra aplicațiunilor în marinărie, această carte fiind menită în primul rând a te iniția în tainele acestei meserii.

MOTOARELE INTERIOARE. Aceste motoare acționează asupra unui ax ce iese din corpul îmbarcațiunii la pupa și la capul căruia se găsește o **elice** cu 2, 3 sau 4 aripi sau pale.

Motoarele se așează simetric față de axul îmbarcațiunii, fie la pupa, fie la centru, aceasta depinzând de tipul îmbarcațiunii, de misiunea ei, sau de constructor.

Atât motoarele cu explozie, cât și cele Diesel pot fi sau motoare din cele întrebuințate la uscat, în special la automobile, sau motoare construite anume pentru îmbarcațiuni.

In acest din urmă caz se numesc **motoare marine.**

Este dela sine înțeles că acestea din urmă sunt mai bune pentru îmbarcațiuni decât primele, fiind special adaptate scopului urmărit.

Avantajale motoarelor marine poartă asupra următoarelor puncte: lipsa trepidațiilor, turația, răcirea, ungerea și așezarea organelor motorului.

Motorul de automobil construit să fie cât mai ușor și cu o suspensie asigurată, dă de obicei, montat la bordul unei îmbarcațiuni, vibrații foarte neplăcute și scurtează mult viața cocei în care este montat.

De aceea motorul marin este ceva mai greu însă calculat pentru a absorbi aceste trepidații dăunătoare.

De oarece la un număr mare de rotații ale elicei se formează fenomenul de **cavitație,** o pungă de aer în jurul elicei în care apa n'are timp să revie și nava nu înaintează, fenomen încă insuficient cunoscut, motorul marin are un număr mai mic de turații ca cel terestru care-și dă plinul randament la turații mari. Acestea vorbind numai de îmbarcațiunile utilizând motorul pentru viteze moderate și nu îmbarcațiunile de curse sau ultra rapide care dispun de motoare mai de aproape înrudite cu motoarele de avion și la care se pun alte probleme.

Numărul de rotații la îmbarcațiunile mici e de circa 1000 pe minut, 500 la 600 pentru cele mari.

Răcirea la motoarele atât marine cât și terestre montate la îmbarcațiuni se face cu ajutorul unei pompe ce aspiră, printr'o priză specială, apă din cea pe care plutește îmbarcațiunea și care este, după ce trece prin motor, evacuată la exterior, de obicei prin aceeași deschidere cu cea a eșapamentului.

Bine înțeles că această răcire se face mai bine la motorul marin special calculat să fie răcit numai cu această circulație, decât motorul terestru la care joacă un mare rol și răcirea prin aer, ce aici îi lipsește. De asemeni un mare inconvenient este că la acest motor, construit să fie răcit numai cu apă dulce, apa de mare poate produce avarii grave atacând metalul.

Este bine să ții minte că un motor la bord are totdeauna nevoie să fie mai bine răcit ca la uscat.

La fel sunt problemele ungerii care este la motorul unei îmbarcațiuni de primă importanță prin efortul intens la care

este supus uneori pe durate lungi. E bine ca ungerea să se facă în doze mai mici și repetate decât la intervale mari, din cauza deselor împrejurări în care uleiul se poate descompune prin ridicarea temperaturii motorului. Tot din această cauză e bine să întrebuințezi totdeauna uleiul cel mai gros ce-l poate suporta motorul, el subțiindu-se singur la temperaturile înalte.

Un motor terestru fiind construit ca să poată fi vizitat și pe dedesubt, oferă inconvenientul că multe din organele sale nu pot fi cu ușurință controlate la bord. Simpla operație a golirii carterului de ulei devine foarte complicată în această situație. Carburatorul și magnetoul sunt așezate de obicei în partea de jos, nu cea mai favorabilă pentru funcționare și supraveghere la bordul unei îmbarcațiuni.

Motoarele Diesel și semi-Diesel au luat în ultimii ani din ce în ce mai mare avânt și sunt cele mai recomandabile ca motoare auxiliare, pe îmbarcațiunile utilitare și pe cele destinate unor viteze moderate și care nu cer schimbări dese de regim. Sunt în acelaș timp și mai economice. Ele sunt motoarele viitorului.

Rezervoriile de combustibil, este de dorit, să nu se găsească niciodată în imediata apropiere a motoarelor și să fie înzestrate cu robinete îngăduind golirea combustibilului la apă. Aceasta în deosebi la îmbarcațiunile de crucieră unde un incendiu se poate declara departe de orice ajutor imediat.

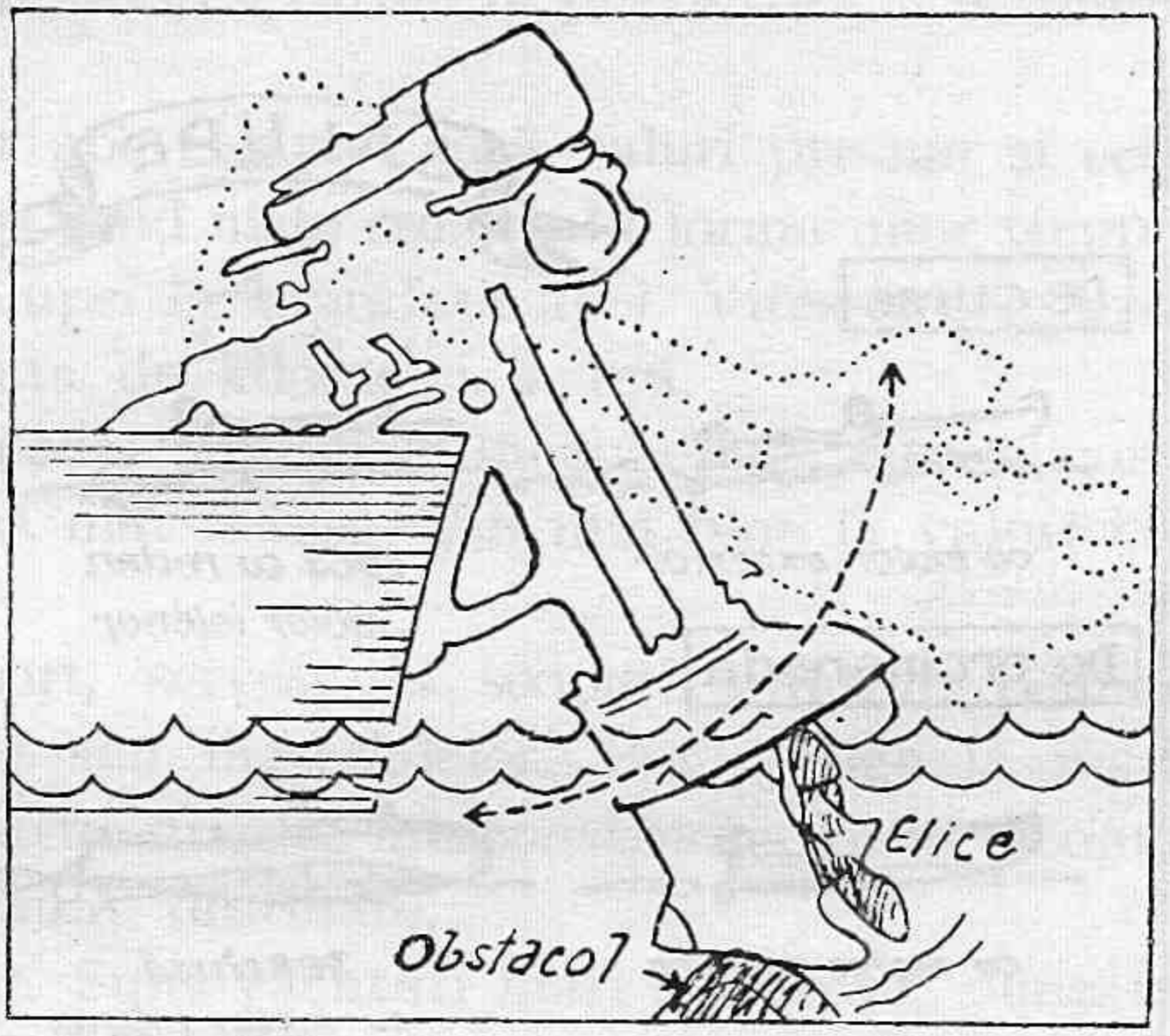
La bordul oricărei îmbarcațiuni cu motor nu-ți este îngăduit să nu ai un estinctor și alte mijloace de a face față unui incendiu.

MOTOARE EXTERIOARE. Aceste motoare sunt dispuse vertical și se montează, printr'un dispozitiv foarte simplu, la pupa îmbarcațiunilor special construite pentru a primi astfel de motoare, ca și la cele ce dispun și de alt mod de propulsiune, bărci de exemplu.

La îmbarcațiunile cu ambele capete ascuțite, lotci, baleniere, se așează tot la pupa, într'un bord însă.

Prin această calitate a lor, amovibilitatea, sunt mult mai prielnice îmbarcațiunile ușoare, menite să fie ridicate și transportate pe uscat. Mai sunt convenabile și din cauza simplicității de funcționare, ușurinței de manevră și costului de cumpărare și întreținere mic.

Nu sunt recomandabile la îmbarcațiunile ce pot fi silite să întâmpine furtuni în mare sau să facă drumuri prea lungi.



Motor exterior.

Motoarele acestea sunt de obicei cu doi timpi, cele mai mari cu patru.

Au avantajul că prin așezarea, pescajul mic și profilul special al suportului elicei, nu dau loc la cavitații și pot întrebuința din plin numărul de turații al motorului, nefiind nevoie de nicio demultiplicare.

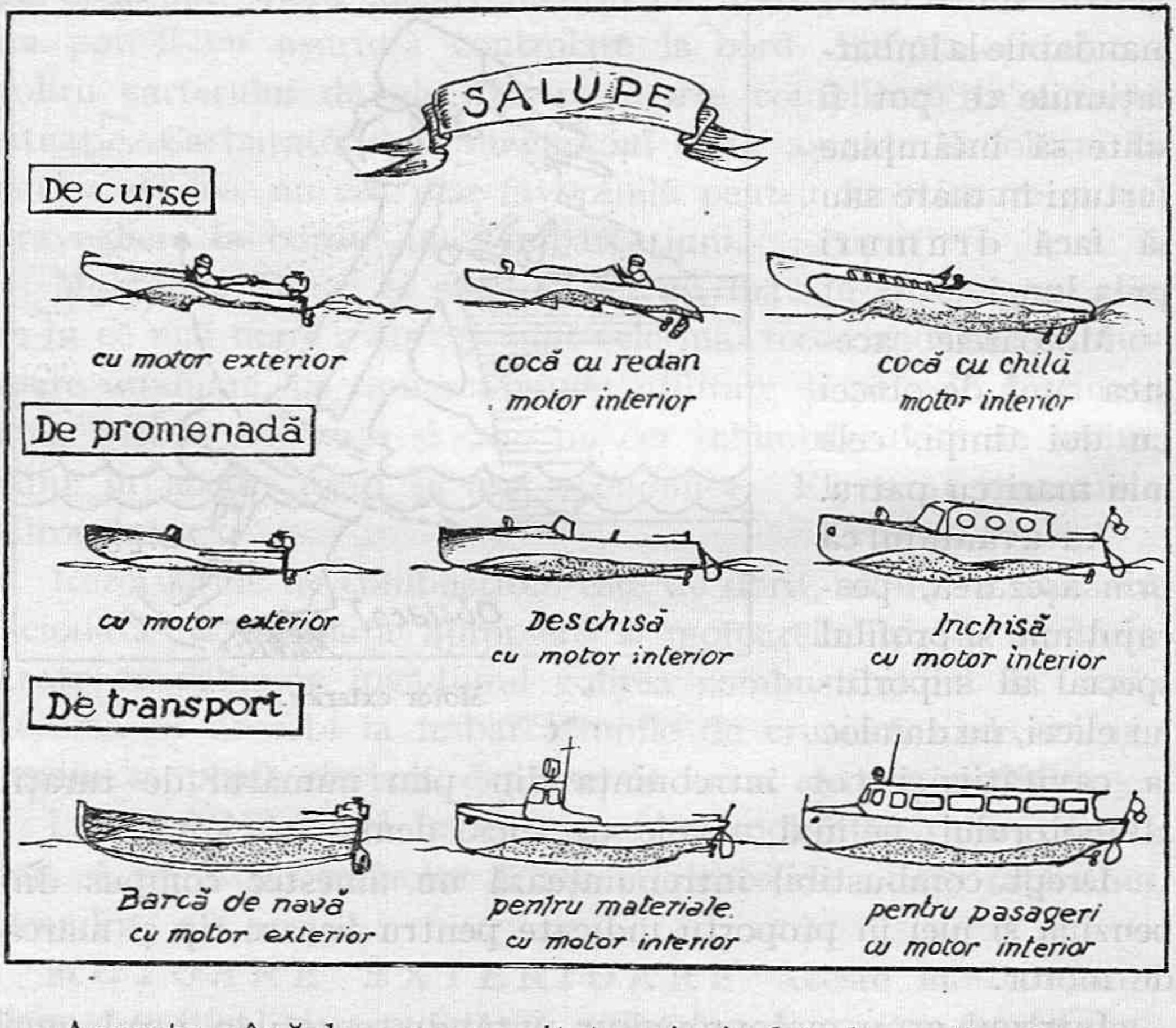
Drept combustibil întrebuințează un amestec compus din benzină și ulei în proporții indicate pentru fiecare tip și marcă de motor.

Intregul grup motopropulsor putându-se roti în jurul unui ax vertical, îmbarcațiunile navigând cu un astfel de motor se pot scuti de cârmă, guvernarea făcându-se prin rotirea întregului dispozitiv cu ajutorul unui mâner sau bară. Un

dispozitiv special îngădue înclinarea motorului, putându-se da astfel elicei adâncimi diferite.

O piesă de metal numită **bechie** termină motorul în partea de jos și apără elicea de eventualele loviri de fund.

ÎMBARCAȚIUNI CU MOTOR. Îmbarcațiunile având motorul ca principalul mijloc de propulsiune se numesc generic **șalupe**, sau **șalupe automobile.**



Aceasta până la un anumit tonaj când îmbarcațiunile încep să nu mai fie îmbarcațiuni propriu zise ci nave de mic tonaj.

Șalupele pot fi clasate după tipul de motor, în șalupe cu motor interior și cu motor exterior, precum și după misiunea

pentru care au fost construite în șalupe de curse, de plimbare și de transport.

În majoritatea cazurilor șalupele cu motor interior au chilă, cele cu motor exterior au fundul plat, primele sunt mai convenabile la apă adâncă, secundele la apă mică.

Șalupele de curse, sunt construite în vederea unei cât mai mari vitese. De aceea cocele și motoarele sunt studiate pentru acest scop. Au de multe ori și o cârmă în prova cam la o treime din lungimea șalupei.

Cele destinate unor ape complet fără valuri precum și cele cu motor exterior au pe fund niște **redane,** în forma unor trepte, ce ajută alunecarea șalupei la suprafața apei. Vitesele cele mai mari atinse trec de suta de kilometri la oră.

Șalupele de promenadă, sunt mai încăpătoare, cu un confort mai mare și vitesă mai redusă. Țin mai bine la valuri ca cele de curse.

Șalupele de transport, servesc la scopuri utilitare pentru transportul persoanelor sau materialelor. Pot ajunge la mari dimensiuni și sunt foarte diferite în construcție după scopul și apele pentru care sunt destinate.

Yachturile cu motor. Sunt yachturi mari cu motor, puntate și dispunând de amenajări pentru drumuri și șederi la bord mai lungi. Au unul până la trei motoare.

Ele trec deja însă în categoria navelor prin caracteristicile lor.

Așa este minunatul yacht « Taifun » al M. S. Marelui Voevod.

Ce motor să adopți. Găsim că este necesar să-ți dăm oare-care sfaturi asupra motorului ce a-i vrea să introduci la bordul unei îmbarcațiuni.

a) Micile yachturi de crucieră, dispunând de un loc mărginit și având mai curând nevoie de un motor robust decât de unul sensibil și cu turație mare, cel mai indicat este Dieselul,

de mică putere, cu condiția ca să fie din ultimii ani, profitând de progresele făcute în ultimul timp în acest domeniu.

În ordinea preferinței urmează motorul cu explozie marin și apoi cel terestru, mai convenabil de camion, având organele mai robuste ca ale automobilului de turism.

b) La bărci și alte îmbarcațiuni motorul auxiliar poate fi ori motorul interior cu explozie ori cel exterior. Dieselul pierde parte din avantajele lui fiind mai leneș decât acestea.

La îmbarcațiunile destinate apelor mici, la cele menite să fie transportate pe sus, se impune a recurge numai la cel exterior.

c) La șalupe de mare, motorul este în funcție de scopul urmărit; pentru vitesă exclusiv cel cu explozie, pentru promenadă sau transport fie cu explozie, fie Diesel. Pentru șalupele mari de crucieră sau yachturile cu motoare e bine ca ele să fie înzestrate cu două motoare, avariile fiind greu de reparat în mare, mai ales pe oarecare balans.

d) La șalupe și yachturi cu motoare, pentru fluviu, precauțiunea de mai sus nu e atât de necesară. Tipurile de motoare indicate sunt aceleași, fiind însă extrem de convenabil și motorul exterior.

Orice motor vei adapta să știi că niciodată nu-ți vor fi de prisos toate sculele și piesele de schimb necesare motorului. Pe mare e mai greu să găsești, ca pe șosea la îndemână, drumeți binevoitori.

Pentru a socoti puterea motorului necesar unei anumite îmbarcațiuni spre a căpăta o anumită vitesă, e un lucru destul de complicat. Îți vom da oarecari norme, care însă nu pot da decât un rezultat oarecum relativ datorită faptului că un rol important îl joacă formele îmbarcațiunii, dimensiunile elicei, etc.

Formula nu ți-o mai scrim ci numai o enunțăm: se înmulțește suprafața secțiunii maestre, în metri și fracții de metru

patrat, cu cubul vitezei de obținut; rezultatul împărțindu-se la cubul coeficientului de utilizare.

Secțiunea de mai sus este suprafața secțiunii transversale a cocei cuprinsă sub linia de plutire și în locul cel mai lat al îmbarcațiunii.

Coeficientul de utilizare este în funcție de formele îmbarcațiúnii. Pentru yachturile de crucieră îl poți considera 2,5 sau 2,8 dacă e mai fin. La șalupe și yachturi motor 3 sau 3,2. Pentru cele de curse consideri între 3,2 și 3,5, excepțional 3,8 la cocele foarte fine și cu pescaj mic.

Mai bine este să știi că:

— Dacă pui într'o îmbarcațiune un motor cu o putere în cai câți metri patrați sunt în secțiunea sa maestră imersă, vitesa va fi egală cu coeficientul de utilizare.

— Vitesa este direct proporțională cu rădăcina cubică a puterii.

— Dublând puterea, mărești vitesa de 1,26 ori. Pentru a dubla vitesa trebue să mărești puterea de 8 ori. Puterile necesare sunt direct proporționale cu suprafețele imerse ale secțiunilor maestre.

MANEVRE. Deși mai ușoare decât cele ale îmbarcațiunilor cu vele, manevrele celor cu elice necesită o oarecare măsură de exercițiu și în deosebi o cunoaștere a îmbarcațiunii pe care te afli. Marginile în care variază regulile pe care le vei vedea mai la vale sunt atât de mari și relative, încât niciodată nu-ți va strica să te convingi singur de modul cum se comportă o îmbarcațiune cu motor, înainte de a întreprinde o deplasare cu ea.

La aceste îmbarcațiuni trebue să ții seamă pe lângă efectul evolutiv, de întoarcere, a cârmei, și de efectul evolutiv al elicei.

Elicea în rotire dă loc la tendința de a întoarce îmbarcațiunea cu prova în direcția contrară celei în care se învârtește,

contrară adică pasului său. Pasul se apreciază privind elicea cu fața la prova și se numește la dreapta sau la stânga după sensul rotației la marșul înainte. Majoritatea șalupelor au pasul la dreapta.

Efectele acestea datorite pasului sunt ușor de corectat din cârmă la mersul înainte, la mersul înapoi însă sunt mai greu, iar la unele șalupe imposibil.

Deci o șalupă cu pasul la dreapta va avea tendința să vie la stânga la mers înainte, la dreapta la mers înapoi. O șalupă cu pasul la stânga va tinde să vie la dreapta la mers înainte și la stânga la mers înapoi.

De aceea la șalupele și yachturile cu două elice este convenabil a le pune să se rotească spre exterior pentru a anula la mers înainte tendințele de abatere, iar la întoarceri, de a profita de efectele evolutive.

Trebue să știi de asemeni că atunci când pui cârma, îmbarcațiunea girează în jurul unui punct, numit **centru de giratie** așezat ceva mai în prova, și ca atare trebue să-ți faci socoteală, având să eviți un obiect, că pupei îi trebue ceva mai mult loc pentru a întoarce, decât provei.

Vom lua pe rând diferitele situații în care poate fi o îmbarcațiune și elicea sa, socotind-o cu pasul la dreapta.

a) Îmbarcațiunea și elicea merg înainte. Îmbarcațiunea are ușoara tendință să vie în bordul opus pasului, însă aceasta se compensează cu puțină cârmă pusă în bordul contrar.

Pentru a evita un obstacol neprevăzut din cârmă, dacă reduci motorul, distanța va fi cam tot aceeași, totuși puterea șocului va fi mult micșorată.

Spațiul în care se poate opri îmbarcațiunea punând motorul înapoi poate fi de 3 la 5 lungimi a îmbarcațiunii, sau chiar 2 dacă viteza înapoi este mai mare ca cea avută la mers înainte. Cea mai bună manevră pentru a evita un obstacol este de a

pune cârma banda (de preferință dreapta), punând și motorul cu toată vitesa înapoi, înainte ca prova să înceapă a abate, schimbând imediat cârma.

b) Îmbarcațiunea și elicea merg înapoi. Când îmbarcațiunea abia începe să meargă înapoi, este de obicei imposibil a evita

abaterea provei la dreapta. Căpătând însă vitesă se poate corecta această tendință ținând cârma la dreapta. De asemeni se ține cârma în acest bord de vrei să mergi înapoi în linie oarecum dreaptă.

Deoarece în mersul înapoi pupa are tendința de a veni sub vânt, o îmbarcațiune poate întoarce la dreapta dacă are vântul din acest bord și loc destul să capete vitesă înapoi.

c) Îmbarcațiunea merge înainte, elicea înapoi. E împrejurarea cea mai întâlnită atunci când e vorba de a evita o ciocnire.

Lăsând cârma la mijloc, prova va veni la dreapta iar îmbarcațiunea se va deplasa ușor la stânga drumului inițial.

Punând cârma stânga în momentul inversării elicei, prova va veni întâi puțin la stânga, apoi la dreapta, îmbarcațiunea trecând în dreapta drumului inițial, înainte de a porni înapoi.

Punând cârma dreapta, prova va veni întâi la dreapta și va rămânea poate, însă mai puțin decât în cazurile precedente. Mai e posibil însă să vie apoi și cu prova puțin la stânga oprindu-se în această poziție și pornind înapoi pe drumul inițial.

d) Îmbarcațiunea merge înapoi, elicea înainte. Punând cârma la mijloc nu știm ce forță va fi mai puternică.

Punând cârma la dreaptă pupa va veni repede la stânga.

Punând cârma la stânga pupa va avea tendința să vie la dreapta. La viteză mare înapoi, îmbarcațiunea e posibil să asculte mai mult de cârmă.

Regula generală pentru toate cazurile arătate este: îmbarcațiunea are tendința mai curând să asculte de cârmă considerând mersul elicei decât mișcarea sa proprie.

Întoarceri în locuri strâmte. Trebue să ai în minte mereu bordul în care întoarce îmbarcațiunea la mersul înapoi și să cauți s'o faci în acel bord de preferință. Cum am considerat până acum o șalupă cu pasul la dreapta, să o vedem acum și cum o întorci într'un loc mărginit.

1. Pui cârma toată la dreapta și motorul înainte. Pupa va veni repede la stânga. Oprești motorul înainte ca șalupa să-și fi luat vitesă înainte.

2. Pui motorul cu toată vitesa înapoi și schimbi repede cârma. Continui astfel să vii cu pupa la stânga și înapoi atât cât locul îngădue.

3. Pui motorul cu toată vitesa înainte și cârma dreapta. Șalupa va veni mai departe la dreapta.

Repeți manevra până ai întors complet șalupa.

Dacă ai loc destul ca îmbarcațiunea să capete inerție mai mare, nu e grea nici întoarcerea la stânga.

În rezumat de ai o îmbarcațiune cu motor trebue să înveți să-i cunosti următoarele caracteristici:

1. Bordul în care tinde să întoarcă la mers înainte și mers înapoi.

2. Raza cercului de giratie la diferite vitese și unghiuri de cârmă, precum și durata acestor giratii.

3. Spațiul necesar opririi din momentul stopării motorului, punând motorul înapoi și fără a pune motorul înapoi.

4. Rezistența la vânt și val din diferite direcțiuni.

Plecări și sosiri. Se fac procedând ca la îmbarcațiunile cu rame. (De aceea mai uită-te la schițele dela acel capitol ce sunt făcute și pentru manevrele cu motor).

La plecare trebue avut în vedere efectul de gonire a pupei și deci a nu pleca cu un unghi de cârmă prea mare. De asemeni e necesar a pune vitesa redusă întâiu.

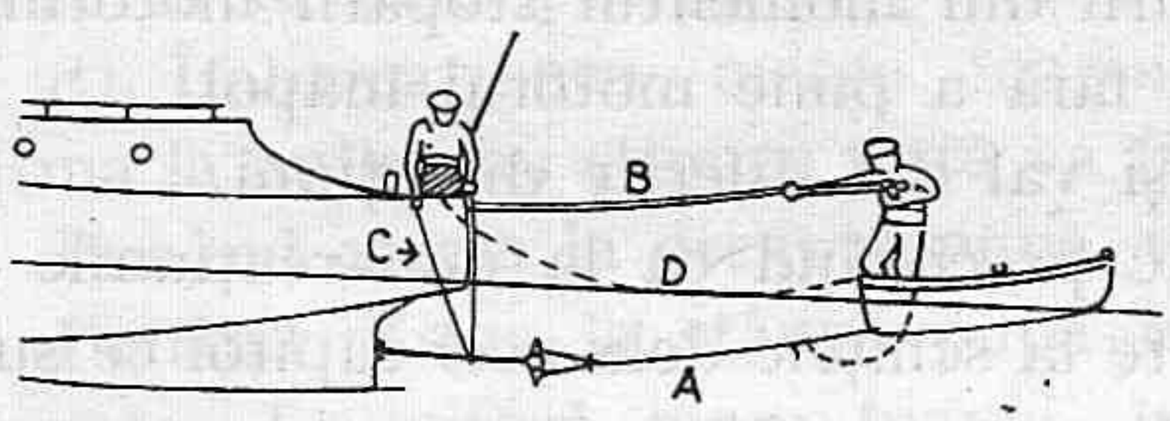
La sosire nu e totdeauna prudent a proceda venind cu toată vitesa și apoi punând înapoi, deoarece se poate întâmpla ca motorul să nu prindă imediat înapoi.

Se vine însă totdeauna sub un unghiu, în caz că acostezi cu bordul contrar pasului elicei înainte spre a profita de efectul evoluției de acostare a pupei, atunci când pui motorul înapoi. Așa cu o șalupă cu pasul la dreapta venind la acostare cu bordul, profiți de faptul că pupa vine la stânga și acostează, atunci când pui motorul înapoi. Pe timp rău cauți să sosești aproape oprit la acostare; iar de acostezi la o navă, vii înaintea punctului unde vrei să acostezi, dai barbeta și pe urmă te lași la înălțimea locului filând barbeta.

Manevra pe mare rea. Vei reduce din vitesă nu numai pentru a nu îmbarca apă dar și spre a ușura eforturile motorului.

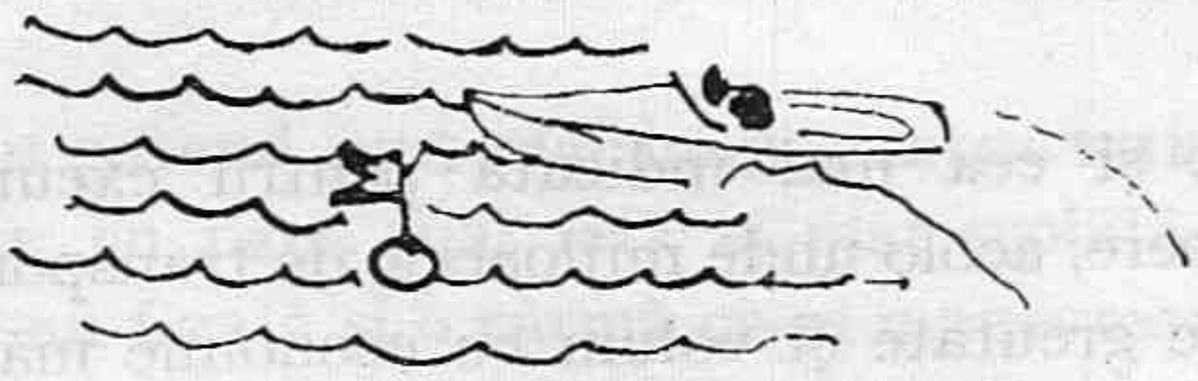
Cu valul din pupa se guvernează mai greu, vitesa însă se poate menține. Atenția trebue concentrată în atare împrejurare de a reduce rotațiile când vine câte un val mai mare. Dacă navigi cu valul mai mult din travers e bine să te întorci cu prova pentru a întâmpina valurile mai mari, uneori în asemenea împrejurări fiind mai bine să mergi chiar în volte.

Dacă îmbarcațiunea are abateri mari sub influența valurilor, procedează ca la îmbarcațiunile cu rame remorcând o parâmă și o mică greutate. Esențial este să cauți o viteză să se acorde cu cea a valurilor și a păstra motorul în bună stare de funcționare, ferindu-l de apă.



Demontarea elicei. La o îmbarcațiune de oarecare tonaj, cum ar fi un yacht de crucieră, această operație cere o oarecare practică și o eventuală ridicare la uscat.

În figura alăturată se vede o metodă care scutește de această operațiune, făcând necesară numai demontarea cârmii.



CAIACUL ȘI NAVIGAȚIA PE RÂURI

Pentru a pluti pe unda repede și plină de neprevăzut a râurilor, niciuna din îmbarcațiunile de care ai aflat până acum nu e cea care-ți trebue.

Toate sunt fie prea mari, fie prea grele, fie prea lungi, fie cerând prea multă apă sau prea mult loc de manevră.

Numai două sunt tipurile de îmbarcațiuni cari, afară de plută ce servește la scopuri utilitare și care nici ea nu merge peste tot, sunt menite plutirii pe râuri: **canoeul și caiacul.**

Amândouă aceste îmbarcațiuni au fost create din experiența apei la niște depărtate popoare; canoeul de Pieile Roșii ale Americii de Nord, caiacul de Eschimoșii locuind meleagurile înghețate ale Groenlandei.

Canoeul semănând oarecum la aspect cu lotca noastră, fiind și el ascuțit și ridicat la amândouă capetele, deși în restul construcției se deosebește în totul, a prins mai puțin prin părțile noastre, nefiind până acum nici normalizat de Federația Română de Sporturi Nautice.

De aceea vom vorbi la acest capitol numai de caiac, socotindu-l ca îmbarcațiune clasică pentru scoborîrea râurilor.

Aceasta nu înseamnă că el nu este bun pentru orice fel de ape curgătoare sau stătătoare, ci din contra, caiacul constituie o îmbarcațiune ușoară minunată pentru acestea, ținând bine chiar marea în apropierea coastei și pe vreme bună.

Caiacul sub forma lui mai modernă, **faltbotul,** barca demontabilă din pânză cauciucată, este îmbarcațiunea cea mai ușor

transportabilă și cea mai indicată pentru excursii la uscat, camping și tabere, acolo unde mijloacele de transport sunt reduse și unde fiecare greutate și volum cu economie măsurate.

CAIACUL. Poate fi de una sau două persoane, poate fi de asemeni de lemn sau de pânză impermiabilizată întinsă pe un schelet de lemn, trestie sau metal ușor.

Acest schelet îl au și caiacele de lemn, numai că la ele nu este demontabil. Numărul perechilor de coaste e diferit, variind între 6 și 10.

Cum toate caiacele sunt puntate la pupa și la prova pe o mare distanță din lungimea lor, această punte, și la cele de lemn, se face tot de pânză spre a câștiga la greutatea totală a îmbarcațiunilor.

Prova deși ascuțită la fel ca pupa, este totdeauna ceva mai fină și puțin mai înaltă.

În caiac persoanele stau cu fața spre prova, așezate chiar pe panoul din fund sau pe scaune joase de lemn sau perne puse pe acest panou, având de asemeni rezemătoare de aceeași natură.

Pentru propulsiunea caiacului se întrebuințează **padela dublă.** Aceasta este o ramă având însă două pene, câte una de fiecare cap al cozii. Foarte practice sunt padelele ce se pot desface în două padele simple ocupând mult mai puțin loc la bordul îmbarcațiunii și care se pot ușor fixa pe punte sau sub ea în legături speciale amenajate. Lungimea lor este în funcție de statura

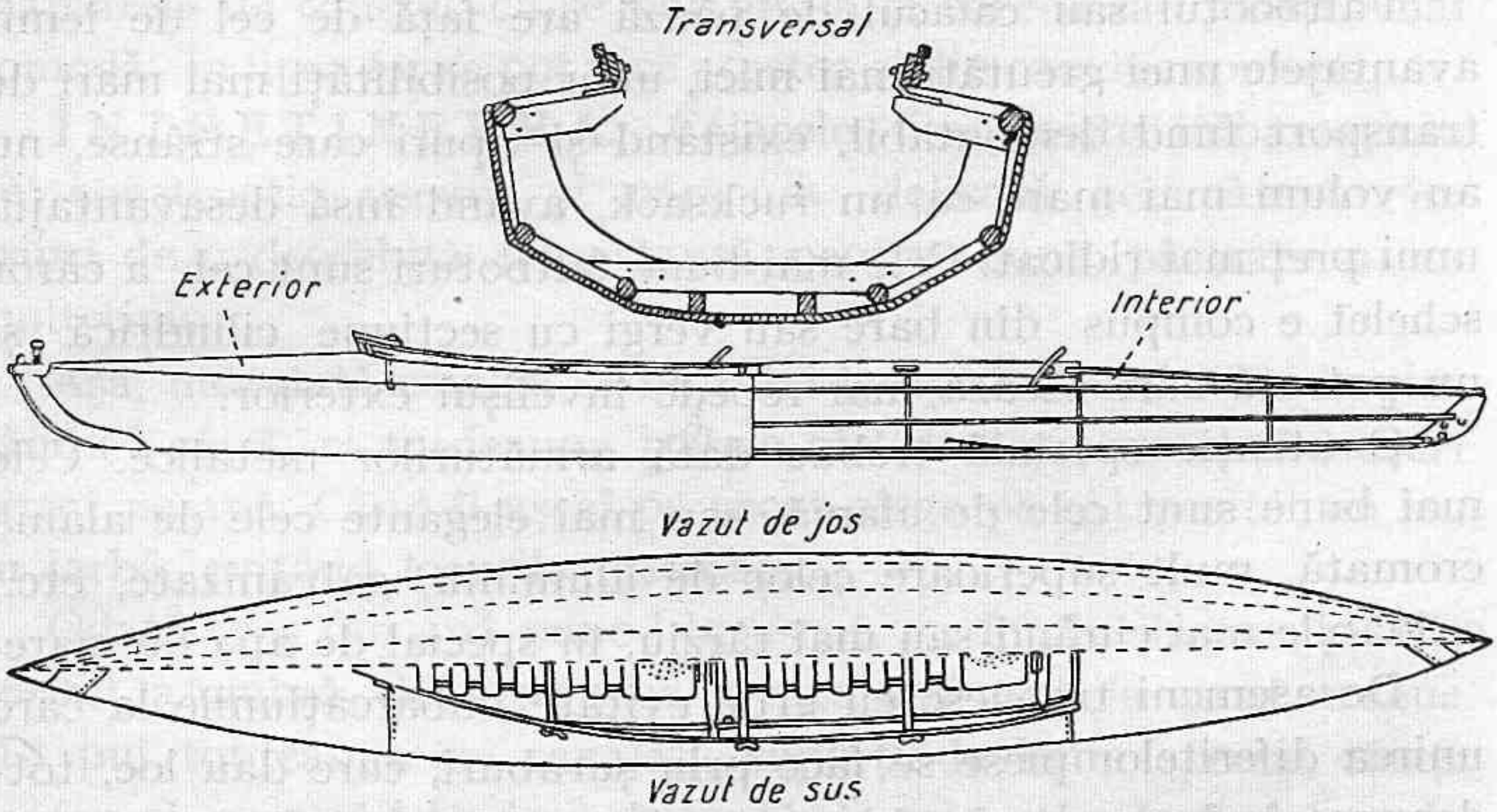
Cuprinde bărci relativ mici, fără scaun mobil, manevra lor făcându-se cu „padela" simplă sau dublă, fără furcheți și fără portanți. Sunt în general puntite și servesc în special pentru cruciere și excursii pe râuri curgătoare, gârle înguste și accidentate precum și lacuri întinse și chiar pe lângă coastă de mare. –

Caiac de 2 (cu 2 padele duble)

Modele admise:

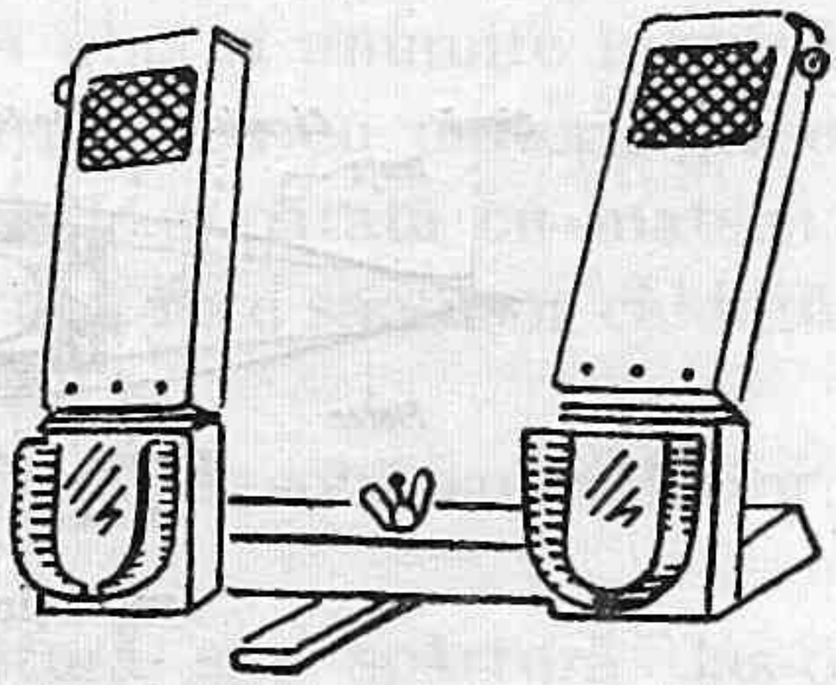
C1 cu padelă lung 5.00 - lat 0.70
C2 » » » 6.00 - » 0.75

vâslașului. În general sunt mai lungi pentru turism, mai scurte, foarte ușoare, cu pana mai lată și mai scobită, pentru curse. Unele caiace au fixată și o cârmă ce se manevrează cu picioarele



printr'un **palonier.** Transmisiunile acesteia, din sârmă de oțel pentru caiacele în lemn, e mai bine să fie din saulă fină, gudronată la cele de pânză, spre a nu avaria învelișul exterior.

Foarte utile sunt sprijinitorile pentru picioare în care corpul își găsește un sprijin prețios, mai ales atunci când se navigă fără cârmă și picioarele nu se odihnesc pe palonier.



Palonier.

Deși nu toate caiacele sunt înzestrate cu ele, foarte necesare în special la scoborîri de râuri sunt apărătorile de pânză ce se fixează de copastii închizând

camera îmbarcațiunii și nelăsând decât corpul celor dinăuntru să iasă dela brâu afară.

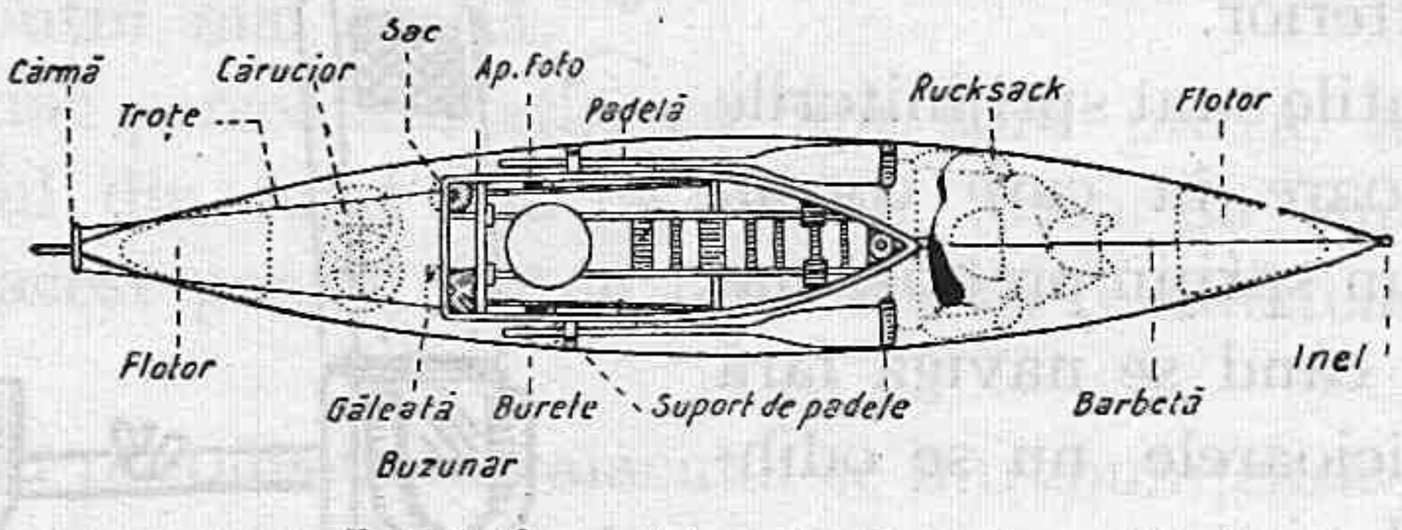
Toate caiacele sunt înzestrate cu un sparge-val format din copastiile ce mărginesc spațiul în care stau persoanele.

Faltbootul sau caiacul de pânză are față de cel de lemn avantajele unei greutăți mai mici, unor posibilități mai mari de transport fiind demontabil, existând și tipuri care strânse, nu au volum mai mare ca un rucksack, având însă desavantajul unui preț mai ridicat. Cele mai bune faltboturi sunt cele a căror schelet e compus din bare sau vergi cu secțiune cilindrică și nu patrată cari uzează mai repede învelișul exterior.

O atenție specială trebue dată armăturilor metalice. Cele mai bune sunt cele de alamă, sau mai elegante cele de alamă cromată, mult superioare celor de aluminiu, galvanizate, etc., oxidabile mai curând sau mai târziu, în special de apa de mare.

De asemeni trebuesc cu grije evitate îmbarcațiunile la care unirea diferitelor piese se face prin șuruburi, care dau loc, totdeauna când e vorba de obiecte ce vin în contact cu apa, la multe necazuri.

Din zestrea oricărui fel de caiac e bine să nu-ți lipsească niciodată următoarele obiecte: un burete cu care vei scoate



Impărțirea obiectelor în caiac.

apa intrată pe fund, vei usca îmbarcațiunea și o vei spăla; două flotoare așezate la extremitățile îmbarcațiunii, care pot fi de tinichea ușoară pentru caiacele de lemn și de cauciuc la cele de

pânză; un buzunar etanș fixat sub punte în care vei pune obiecte ce nu vrei să se ude, ca aparatul fotografic, busola, etc.; o barbetă lungă la prova și eventual una scurtă sau un simplu inel la pupa. Pentru cruciere mai lungi foarte necesare sunt pernele și rezemătoarele de cauciuc ce se pot umfla și care-ți fac poziția mai comodă. În lipsa lor se pot face acestea și din cauciuc spumos.

ÎNTREȚINEREA. Caiacele fiind niște îmbarcațiuni de construcție ușoară și oarecum delicată cer câteva îngrijiri de o deosebită importanță pentru buna păstrare a lor mult timp.

Așa, niciodată caiacul să nu-l dai la apă sau să-l scoți împingându-l afară, ci totdeauna trebue să-l duci pe sus și să-l așezi direct pe apă. Când îl așezi pe uscat alege pe cât posibil un loc cu iarbă, evitând locurile pietroase.

Odată scos din apă pune-l la uscat, cu fundul în sus, pe cât posibil la umbră. Când e vorba să stea mai mult la uscat, trebue să-l pui totdeauna pe **cavaleți**, suporți de lemn special tăiați pentru el, care să-l ție la o distanță de cel puțin două palme de pământ.

Iarna îl păstrează într'un loc aerisit și uscat, însă nu cu sobă sau soare prea mult.

Cele cu înveliș de pânză mai cer în plus și anumite îngrijiri speciale. Trebuesc cu totul ferite de atingerea cu materii grase ce descompun cauciucul. Dacă pânza a fost pătată cu materii, ca unt, grăsime, spal-o cu un burete și apă rece sau ușor călduță și puțin săpun, clătind apoi.

La uscare să eviți ca în apropiere să fie vreo sobă sau radiator. Ferește-o de asemeni de îngheț.

Dacă pânza a suferit vreo sgârietură sau spărtură, las-o întâiu să se usuce, apoi lipește-o provizoriu cu banda de cauciuc ce nu trebue să-ți lipsească din sacul de scule, lucrând ca pentru o cameră obișnuită de aer.

Odată reîntors acasă lipești simplele sgârieturi cu soluția de cauciuc lichid, din care trebue să ai totdeauna la îndemână.

O spărtură o vei coase foarte strâns mai întâiu, apoi vei lipi pe amândouă părțile câte un petec de pânză cauciucată. La găuri vei pune petec, peste cusătură de asemeni lipind o fâșie de pânză.

Pentru o mai bună păstrare, vei unge de trei sau patru ori pe an întregul caiac cu un preparat special ce se găsește în comerț. Numai așa cauciucul își va păstra toată elasticitatea. La doi sau trei ani dai de asemeni și tot lemnul scheletului cu lac incolor.

CLASIFICAREA CAIACELOR, este simplă, nefiind vorba decât de două categorii:

a) De turism, putând fi de două sau o persoană. Primele au lungimi dela 5,50 m., lățime dela 0,80 m., înălțimea coastelor între 0,25 și 0,28—, pescaj 0,10—0,11 m. Sarcina lor utilă este între 250—300 kg., coaste au 7 sau 8 perechi. Cele de o persoană sunt de 4,50 sau 4,90 m., cu lățime de 0,70 m. înălțimea coastelor cam 0,23 m., pescaj 0,10 m., coaste tot 7 perechi.

Greutatea la cele de pânză e de 23—25 kg. pentru cele lungi și 20—23 la cele scurte. Sarcina utilă cam 180 kg.

b) De curse, având forme foarte ascuțite la pupa, adesea fiind terminate în coadă de pește. Stabilitatea e mult mai mică fiind sacrificată vitesei. Cele de două persoane (C,) au 6,00 m. lungime, 0,75 lățime, 0,25—0,25 m. înălțime, 7 sau 8 perechi de coaste.

Cele de un loc, cu aceleași linii generale, au 5 m. lungime, 0,70 m. lățime, 0,22 m. înălțime, 7 perechi de coaste.

Există fabricanți ce produc faltbooturi de o persoană zise « de mare » cu forme special studiate pentru aceasta. Au 4,25—4,40 m., cu 9 perechi de coaste.

De asemeni se găsesc unele faltbooturi zise de « mare turism » ceva mai lungi și mai late ca cele obișnuite de turism, cu sarcină utilă de 350 kg., și adesea amenajate pentru trei persoane.

MANEVRE. Manevra caiacului este simplă cum este și construcția acestei minunate îmbarcațiuni. Îți vom arăta pe scurt principalele manevre.

Îmbarcare și plecare. Mai întâiu trebue să știi să te sui în caiac. Pentru aceasta, odată caiacul dat la apă, apuci cu fiecare mână câte una din copastiile îmbarcațiunii, și cu fața spre prova pui întâiu înăuntru piciorul din bordul exterior, adică opus celui cu care e acostat caiacul, apoi celalt picior, și te așezi ținându-te mereu de copastii.

Coechipierul ține cu o mână îmbarcațiunea acostată și cu cealaltă padela. Odată îmbarcat, îți trece padela și se îmbarcă și el cu aceleași precauțiuni chiar mai atent fiind, întrucât caiacul nu mai este acostat.

La îmbarcațiunea de un loc, odată barca la apă, pui și padela înăuntru, apuci cu mâna mijlocul sparge-valului, pui înăuntru piciorul din exterior, apoi cel interior, din bordul țărmului, și te așezi încet aducând mâinile pe copastii, și îuându-ți apoi padela.

Trebue în toate cazurile să ai grije când pui picioarele pe fund să calci numai pe armăturile fundului și cu tălpile paralel cu axa îmbarcațiunii.

Pentru ieșirea din caiac operația se face în sens invers, primul scoborît la uscat având grija de a lega barbeta.

Pentru a te depărta acum de uscat, să nu împingi niciodată în mal cu padela, ci să cauți totdeauna a da îmbarcațiunii acest prim elan, împingând numai cu mâna țărmul. Dacă ai padela din două bucăți monteaz-o totdeauna cu panele paralele atunci când nu ai vânt sau îl ai din pupa, spre a-ți ajuta la mersul înainte.

Dacă însă vântul este din prova, contrar, montează-le cu penele la 90°, în modul zis « nemțesc », adică atunci când una din pene este orizontală, cealaltă formează cu ea un unghi drept.

Lucrezi astfel în acest caz: bagi în apă pana la 90° cu suprafața și când o scoți, rotești padela în mâna cealaltă, cealaltă pană intră vertical în apă. Sistemul acesta, mai greu ceva la început are marele avantaj că pana care nu este în apă nu prezintă priză vântului, fiind orizontală în acel moment.

Înainte de a începe să tragi să-ți uzi totdeauna palmele spre a nu căpăta bătături.

Mersul înainte. Pentru a te deplasa înainte te apleci ușor în față și bagi în apă pana padelei vertical, cât mai departe înainte și cât mai aproape de caiac. Tragi apoi prelung la tine îndreptându-te și prelungind mișcarea de tragere cât poți, scoți apoi pana din apă, te apleci din nou și introduci cealaltă pană în apă.

Pentru a câștiga mai mult și a prelungi durata perioadei propulsive pe măsură ce tragi cu un braț, cel ce are pana în apă, împingi cu brațul opus, cel dela pana din suprafață.

Totdeauna să cauți a vâsli cu brațele întinse și dela înălțimea șoldurilor spre a nu căpăta dureroase contracțiuni.

Mersul înapoi. Faci la fel mișcarea numai că introduci pana cât mai înapoi, de asemeni cât mai aproape de corpul îmbarcațiunii, spre a evita devierile din drum.

Din timp în timp nu strică de asemeni să te întorci spre a-ți controla drumul.

Întoarceri. Pentru a întoarce caiacul sunt două metode. Fie trăgând cu putere înainte numai în bordul contrar celui în care vrei să faci întoarcerea, fie înapoi în bordul în care vrei s'o faci până când ajungând în direcția dorită, ataci puternic și în bordul opus, reluând apoi cadența.

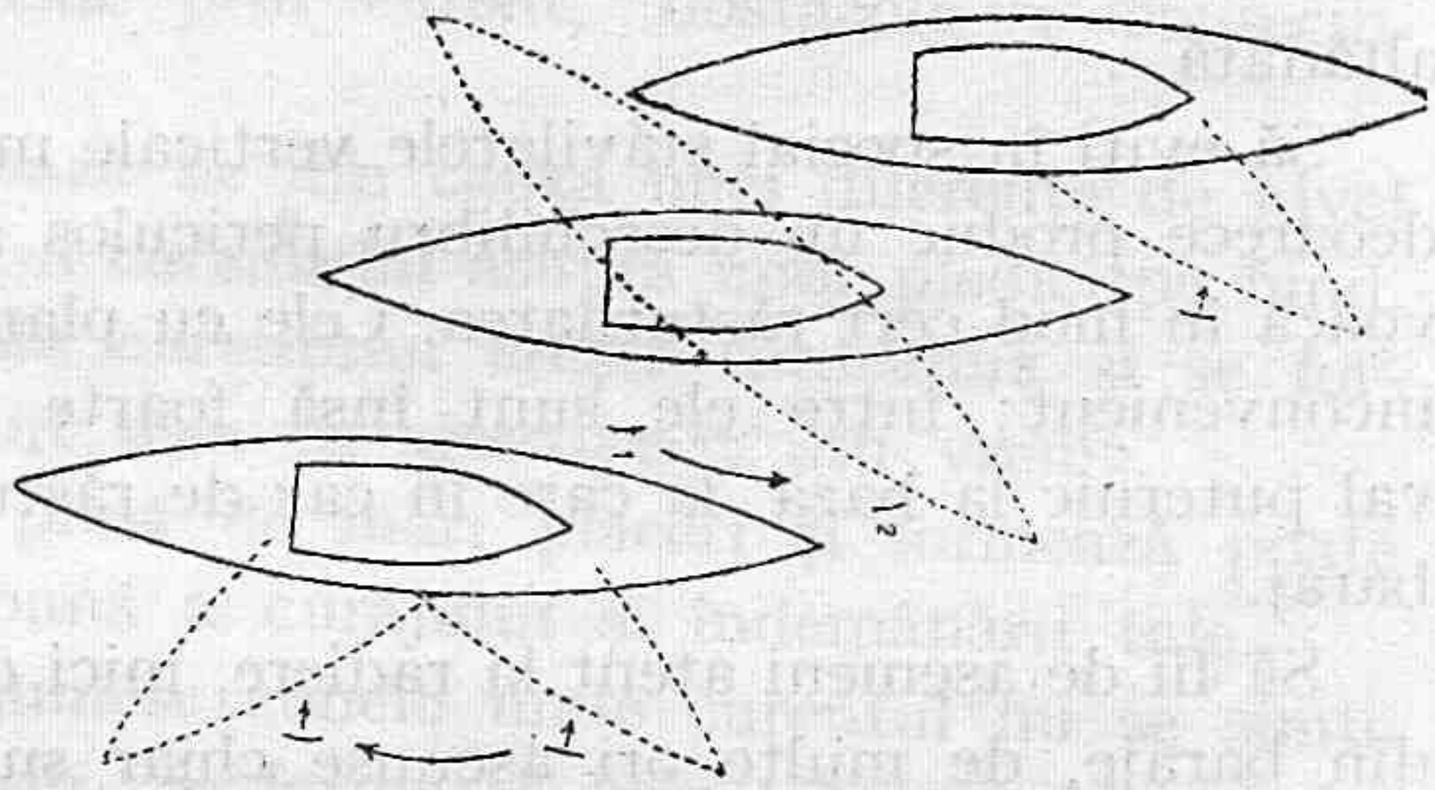
Primul metod convine la apa liniștită, sau cu curent foarte slab, celălalt la curent tare.

La caiacul de două persoane întoarcerea se poate obține combinând aceste acțiuni una trăgând înainte, alta înapoi.

Deplasarea laterală. Se obține băgând pana în apă în bordul în care dorești să te deplasezi, cu brațul respectiv întins, celălalt braț ușor înainte și ridicat deasupra corpului, pana formând un unghiu drept cu direcția. Tragi acum spre caiac deplasând astfel prova.

Pentru a deplasa acum și pupa, duci padela, fără a scoate din apă, la înălțimea umărului și la depărtare de 50—60 cm. de cocă. Tragi acum și se va deplasa și pupa.

Manevra e mai ușoară cu o îmbarcațiune deja în mers, decât cu una oprită.



Deplasarea laterală.

Toate aceste manevre sunt mult ajutate și simplificate de cârmă pentru râurile fără obstacole și cu apă suficientă, la caiacele înzestrate cu acest mijloc de guvernare.

Baraje. Acestea sunt în deosebi diferitele feluri de stăvilare puse în curmezișul râurilor, și care nu toate pot fi trecute în caiac.

Așa sunt cele a uzinelor hidraulice mult prea înalte și verticale, sau unele garduri de țăruși a pescarilor.

Pe râuri mai mici sunt stăvilare de mori din care unele pot fi trecute, iar pe râurile de munte ce cară butuci, stăvilarele întreprinderilor forestiere. O regulă generală nu poate fi stabilită,

care baraje pot și care nu pot fi trecute, ci totul depinde de împrejurările locale, de îmbarcațiune și în deosebi de îndemânarea și sângele rece a celui sau celor ce se avântă într'o asemenea încercare.

În orice caz, de vrei să treci baraje, caiacul trebue să-ți fie bine puntat și închis complet, întrucât, spre deosebire de canoe, el nu se înalță la val ci pătrunde prin el.

O deosebită prudență e de recomandat și niciodată nu încerca să treci un baraj fără a fi recunoscut complet locul și identifica râul în jos de baraj, aceasta chiar dacă l-ai mai trecut altădată.

Să eviți în special stăvilarele verticale mai înalte de 2 metri deoarece produc un desechilibru periculos al caiacului ce provoacă în mod cert răsturnarea. Cele cu plan înclinat n'au acest inconvenient; între ele sunt însă foarte periculoase cele cu val puternic la bază, la care în caz de răsturnare ești târît sub baraj.

Să fii de asemeni atent la radiere, mici diguri în josul unora din baraje, de multe ori ascunse chiar sub fața apei.

În momentul când îmbarcațiunea e pe creasta stăvilarului, să fii bine înțepenit în axul caiacului și să te apleci bine pe spate spre a muta cât mai mult centrul de greutate mai înapoi, nerevenind la poziția normală decât abia când îmbarcațiunea a redevenit orizontală în jos de stăvilar. In acest timp padela o ții cu ambele mâini gata de a o întrebuința la nevoie.

Transport pe cărucior. Există multe modele de cărucioare construite special pentru transportul caiacului. Majoritatea sunt cu două roți. Sunt tipuri pentru mână iar altele pentru automobile. Sunt concepute și cărucioare foarte ușoare care odată demontate pot fi băgate în caiac. Acestea sunt foarte utile în turismul pe mari distanțe și pe râuri necunoscute sau cu baraje unde poți fi obligat să transporți caiacul distanțe mai mari.

La îmbarcarea caiacului pe cărucior, nu trebue să se afle nimic în interior. Abia după ce caiacul a fost fixat, pui tot ce ai înnăuntru tocmai deasupra punctului pe care se sprijină îmbarcațiunea pusă pe cărucior.

NAVIGAȚIA PE RÂU. Scoborînd un râu, multe sunt împrejurările în care te poți găsi, după condițiile locului. Deosebim ca zone caracteristice pe apele noastre, după accidentele ce se găsesc în acel loc:

Rapidele, sub care nume se înțelege totalitatea piedicilor ce-ți pune râul în cale prin curent, obstacole și consecințele lor.

Rapidele se formează fie din cauza unei diferențe de nivel a râului, fie din efectul curentului asupra unor piedici pe fund. Cum la rapide iuțeala curentului crește totdeauna și se formează valuri, ele sunt ușor de descoperit din vreme.

Scoborîrea lor e plină de mari plăceri și formează poate încercarea cea mai bună a curajului și îndemânării tale.

Ape moarte, se numesc zonele unde curentul nu se simte de loc sau foarte puțin. Se formează prin lățirea albiei râului sau cel mai adesea prin eroziuni ce au produs funduri mari.

Contra curentul este o întoarcere înapoi a unei părți din curent, datorită unui obstacol. De obicei în cazul acesta se formează și o zonă redusă de apă liniștită.

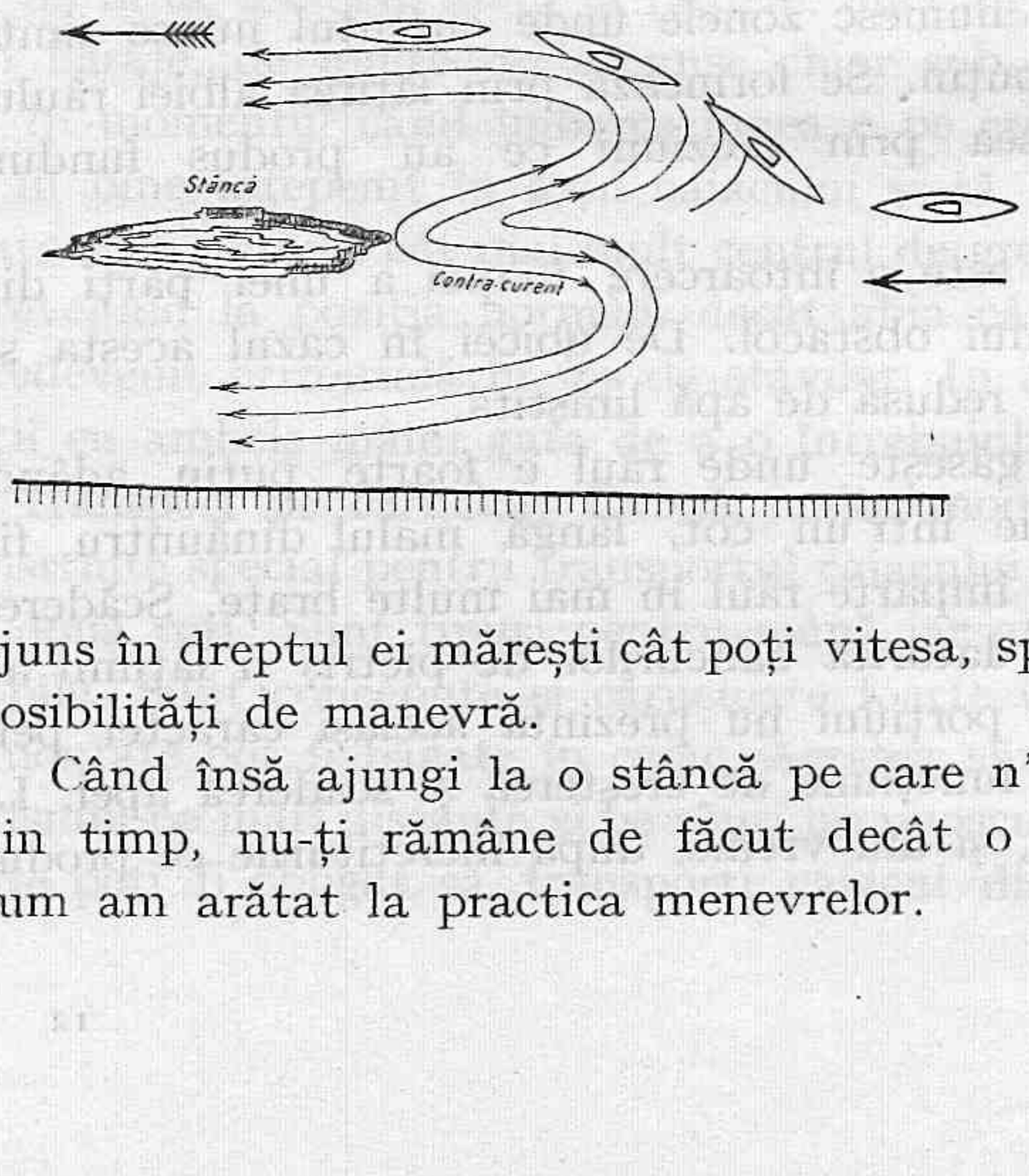
Apă joasă, se găsește unde râul e foarte puțin adânc, fie în curmeziș, fie într'un cot, lângă malul dinăuntru, fie în locurile unde se împarte râul în mai multe brațe. Scăderea aceasta a apelor e datorită bancurilor de pietriș și lățimii albiei râului. Aceste porțiuni nu prezintă același caracter permanent ci sunt în funcțiune de creșterea și scăderea apei. Le poți descoperi ușor, și din vreme, după încrețiturile ce produc la fața apei.

Mai te poți întâlni cu **stânci, praguri, anafoare**, adică vârtejuri și stânci ascunse sub fața apei, îndeosebi periculoase pentru faptul că nu totdeauna le poți observa din vreme.

Îți vom da și câteva povețe privind plutirea pe râuri.

Părțile cu apă joasă niciodată nu-s din mal în mal și urmând vâna principală de apă prin mijlocul ei poți să scapi de aceste regiuni unde caiacul riscă să se jupoaie pe pietre. Intr'un rapid ce este în linie dreaptă trebue neapărat să ții caiacul în axa curentului corectând orice deviație prin lovituri scurte de padelă. Să ai totdeauna în minte că în asemenea împrejurări, cu cât viteza ambarcațiunii este mai mare, cu atât poți manevra mai ușor.

Ca să nu fii prins în valurile uneori mari, ce le formează de obicei rapidele în mijlocul curentului lor și care pot răsturna caiacul, caută să plutești chiar la marginea curentului și paralel cu el, în așa mod, încât să nu fii prins de contra curentul ce se formează deseori alături.

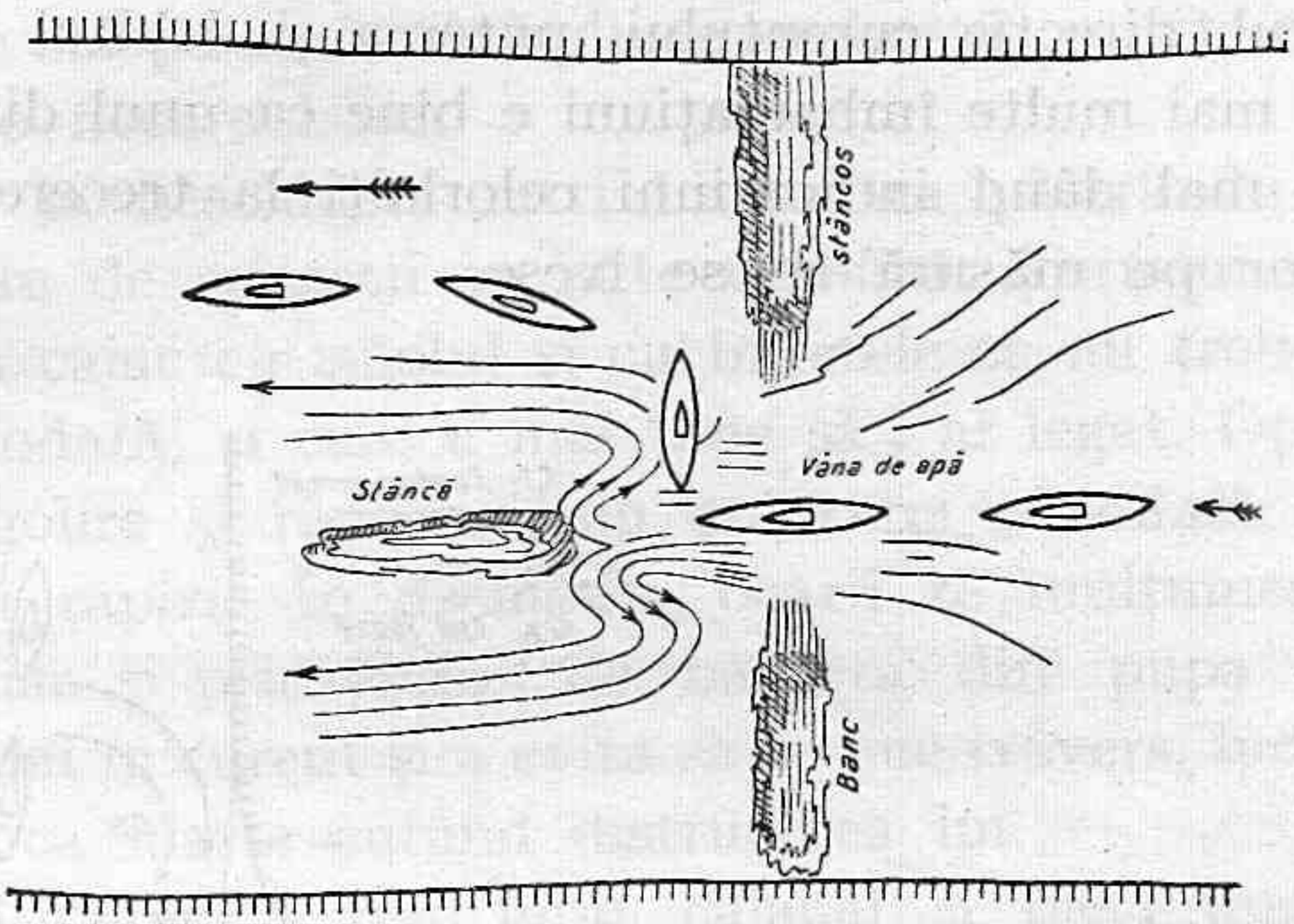


Dacă într'un astfel de rapid drept, observi o stâncă în față, o eviți lateral cum o zărești, și apoi, ajuns în dreptul ei mărești cât poți vitesa, spre a avea la nevoie posibilități de manevră.

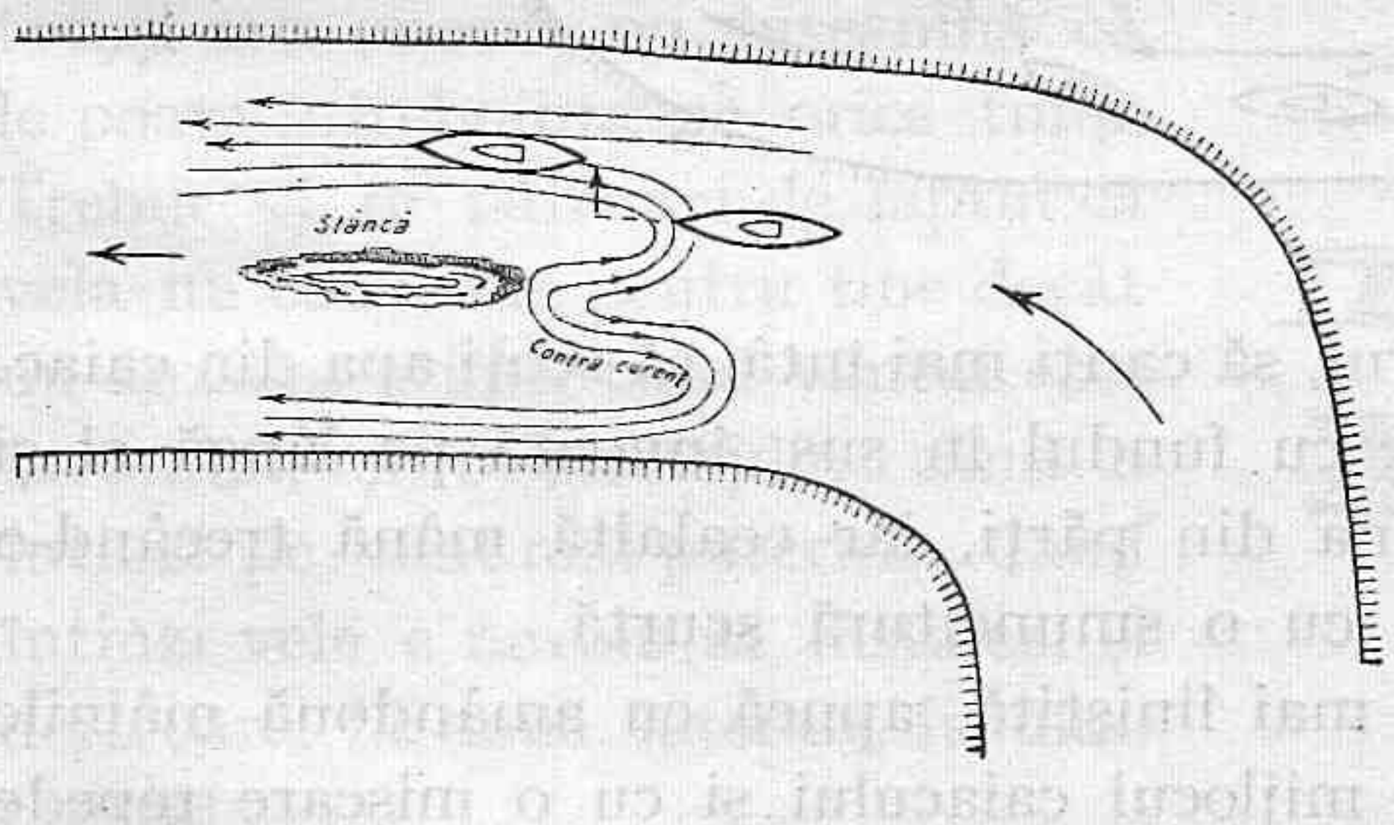
Când însă ajungi la o stâncă pe care n'ai putut-o observa din timp, nu-ți rămâne de făcut decât o deplasare laterală, cum am arătat la practica menevrelor.

Când stânca ți se ivește tocmai după ce șuvoiul a trecut de un prag, printr'o deplasare laterală hotărîtă intri în partea unde vâna de apă e mai bogată și valurile mai mici.

Coturile largi nu sunt periculoase căci în ele de obicei apele sunt mai liniștite și adânci.



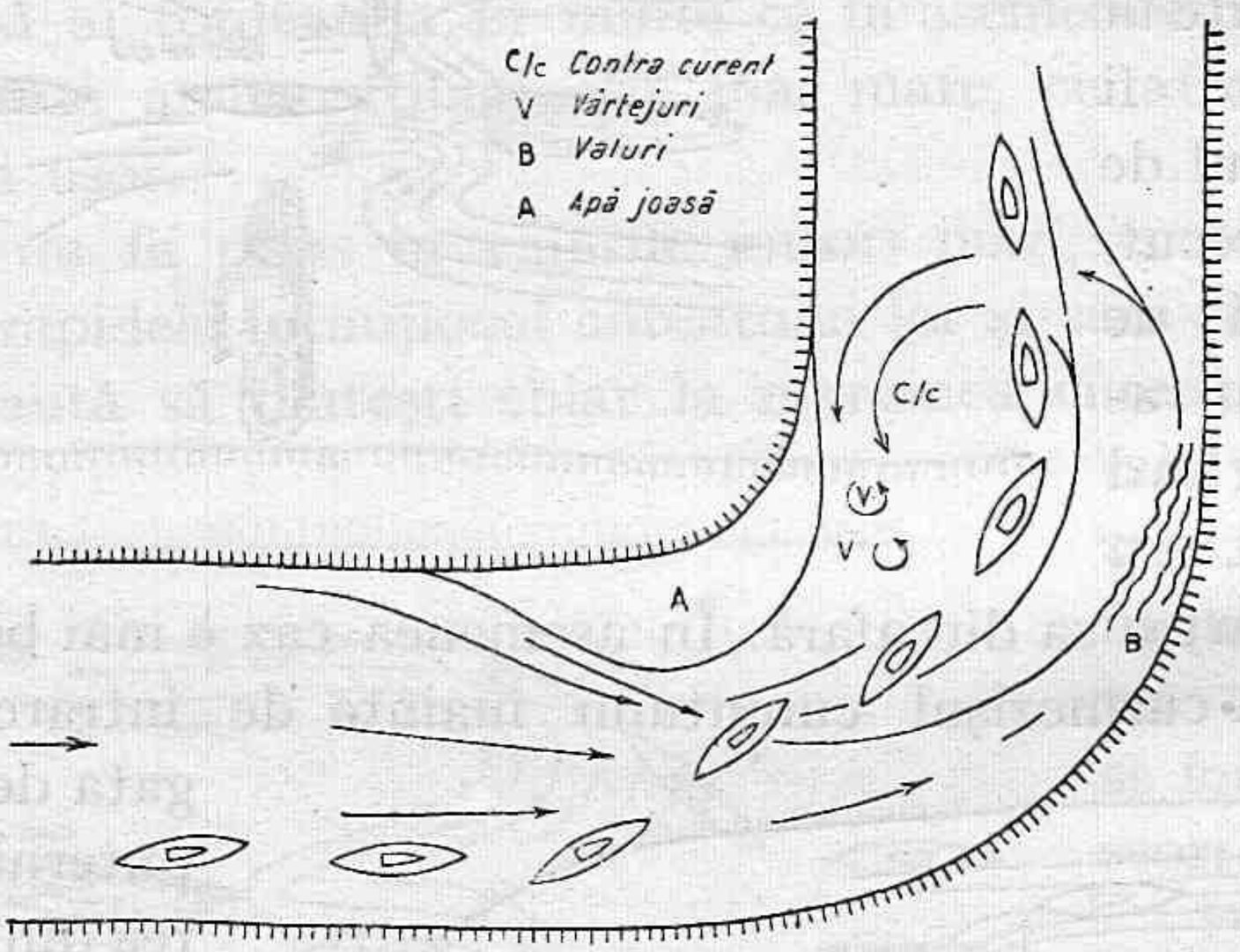
Cele scurte în schimb, pot fi uneori destul de greu de trecut, cum ar fi de exemplu un rapid ajungând într'un cot cu stânci în partea sa din afară. În asemenea caz e mai bine să pui caiacul de-a-curmezișul curentului înainte de intrarea în cot, gata de a lopăta puternic la ieșirea din cot, lucru ce poate produce împingerea pe stânci prin faptul că pierzând vitesa, influența curentului este mai puternică.



Uneori în coturi, se formează rapide laterale când râul curge perpendicular pe direcția sa aruncându-se asupra unor stânci sau pereți abrupți, formând și valuri periculoase.

In acest caz cea mai bună tactică este să înfrunți curentul tăindu-l de-a-curmezișș și vâslind cu iuțeală și putere.

Repetând sfaturile date când a fost vorba de stăvilare în trecerile mai grele să nu te avânți înainte de a fi recunoscut locul, direcția curentului, puterea și debitul său; când sunteți cu mai multe îmbarcațiuni e bine ca unul din echipaje să stea pe mal dând indicațiuni celorlalți la trecere, asupra obstacolelor pe măsură ce se ivesc.



In caz că te răstorni, să cauți mai întâi să scoți apa din caiac. Dacă acesta plutește cu fundul în sus, înnoată pe lângă el și apucând cu mâna una din părți, iar cealaltă mână trecând-o pe sub el, întoarce-l cu o smuncitură scurtă.

Dacă ești în apă mai liniștită, apucă cu amândouă mâinile una din copastii, la mijlocul caiacului și cu o mișcare repede apleacă-l cu copastia până la nivelul apei.

Apa dinnăuntru va tinde să-ți vie în față trecând peste copastie. În acest moment ridici cât poți aceeași copastie. Apa

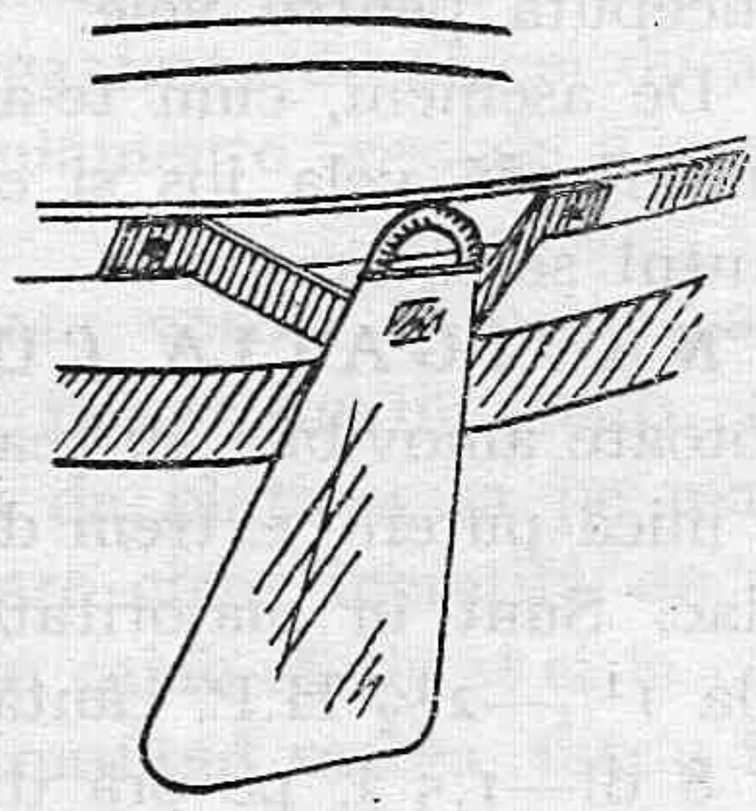
va trece peste bord. Repeți astfel o serie de oscilații până când o bună parte din apa din caiac s'a scurs.

Cauți apoi să te sui la bord, în caz că malul nu este accesibil. Pentru aceasta treci în pupa, apuci caiacul bine în brațe și în axul lui, și te sui pe cocă, târându-te pe burtă cu câte un picior atârnând pe fiecare bord.

Când ai ajuns la deschidere intri înnăuntru, păstrându-ți echilibru ținându-te de copastii cu câte o mână. Termini de scos toată apa din caiac cu ispolul și cu buretele ce nu trebue să-ți lipsească niciodată, și care e mai bine să-l ai legat. Operația aceasta de golire și redresare nu o încerci niciodată în curent repede sau rapizi. În asemenea ocazii te mulțumești să înnoți după caiac și prinzându-l de barbeta din pupa să cauți a-l ține cât mai în curent și a evita să se pue travers, lucru ce ar putea provoca foarte curând distrugerea lui.

Dacă vreodată curentul ți-a furat caiacul și pleci înnot să-l prinzi, nu uita să-ți iei totdeauna și o padelă.

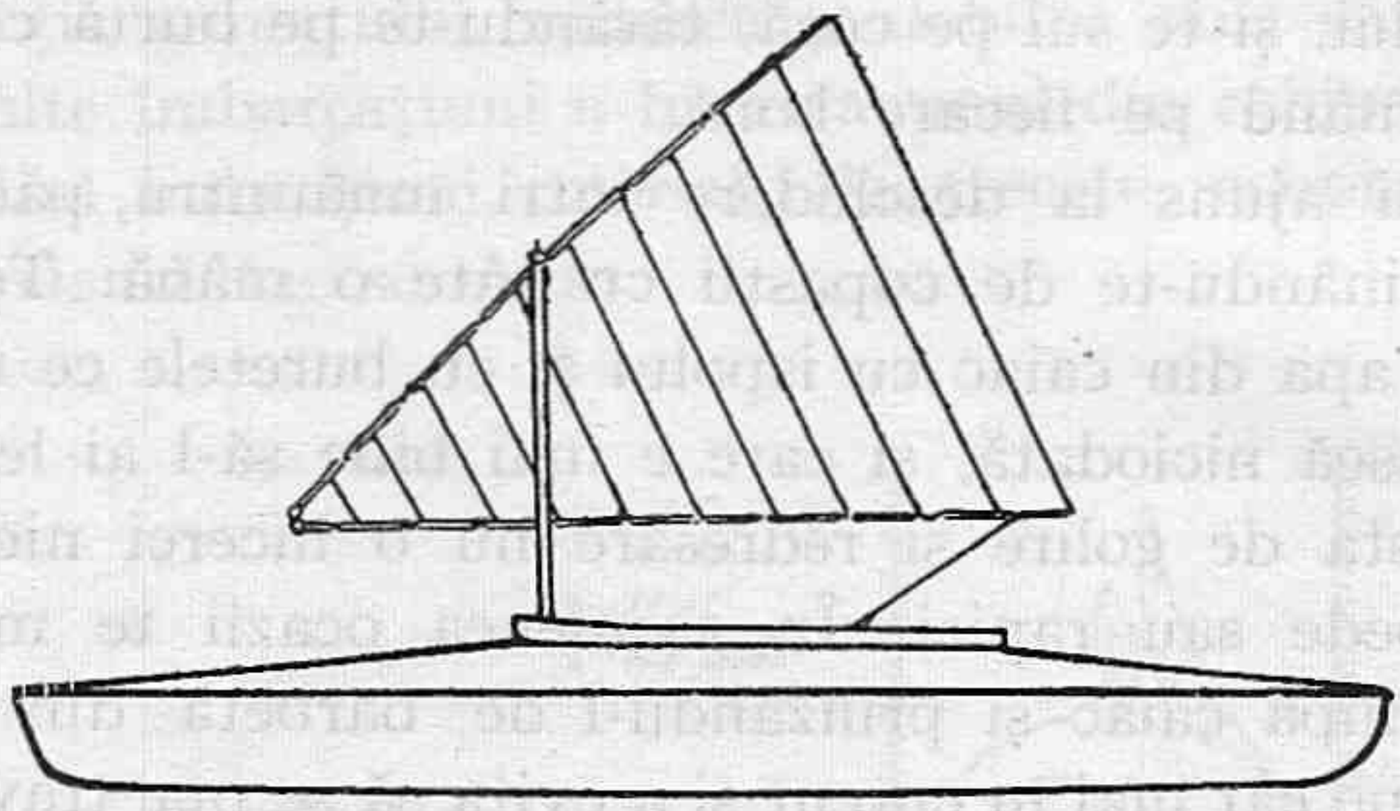
NAVIGAȚIA CU VELE. Caiacul nu a fost conceput inițial să navige cu vele și dacă totuși are uneori, nu înseamnă că le poate întrebuința pe orice timp. Trebue să te pătrunzi de faptul că vela nu constitue pentru tine decât un auxiliar atunci când vântul este favorabil, și o primejdie când o întinzi pe vânt mai puternic. Când întinzi vele e nevoie să instalezi și derivoare, fie două laterale, fie unul central.



Derivor lateral.

Deși există mai multe feluri de velaturi pentru caiace, cea mai bună, simplă și practică e cea compusă dintr'o velă

latină de circa 4 m², fără fungi, fixându-se în vârful catargului printr'un inel. Scota ei vine direct la mână. La caiacul de două persoane mai există, rare ori și o « bate pupa » de aceeași formă, fixată la fel, numai de 3 m² însă.



Velatură de caiac.

Mergând cu vele ai nevoie și de cârmă care e bine în acest caz să fie cât mai adâncă.

Când întinzi velele și la manevre mai grele, nu te rușina să ajuți cu padela, căci caiacul nu este o îmbarcațiune special concepută pentru vele.

De asemeni, cum te-am mai sfătuit și la începutul acestor rânduri, dă vela jos și continuă-ți drumul vâslind, în caz că vântul se întărește.

NAVIGAȚIA CU MOTOR. Numeroase fabrici de motoare amovibile au realizat în ultimii ani, tipuri de motoare de mică putere, extrem de ușoare, lesne de luat la bordul unui caiac. Sunt în majoritatea cazurilor motoare într'un cilindru dela $1^1/_2$—$2\,1/_2$ H.P. cântărind între 8—11 kg. cu o consumație de 8 dl—1,5 l. pe oră dintr'un amestec de benzină și ulei în proporție de 1/4.

Vitesele ce le pot da sunt între 10 și 20 km. Sunt foarte practice la fluvii, lacuri și la excursii mai lungi unde drumul

te duce prin locuri puțin interesante. De asemeni sunt foarte utile la suit râurile a căror curent nu e prea repede.

Nu sunt convenabile în apele, în special stătătoare, unde se găsesc numeroase ierburi chiar sub fața apei. Acestea se încolăcesc pe elice, și produc încălzirea motorului.

CURSE. Deși creat mai mult ca îmbarcațiune de turism caiacul a pătruns și între cele de curse cu tipuri adaptate oarecum pentru aceasta. Am dat în altă parte dimensiunile lor principale. Cursele sunt de obicei de două feluri: de campionate și curse libere sau cruciere.

Cele de campionat sunt de vitesă, pe 600—1000 metri și fond pe 10.000 mtr.

La cursele de vitesă mișcările trebue să fie scurte, puternice, cadența repede și regulată. Respirația trebue armonizată perfect cu fiecare vâslit.

Pentru cursele de fond se cer condiții atletice desăvârșite, efortul fiind foarte serios.

Pentru o astfel de încercare trebue să stăpânești un vâslit lung cu o mare amplitudine și suplețe.

Cursele cruciere se aleargă pe anumite distanțe, ca spre exemplu, între două orașe, și sunt organizate de obicei de asociații sau instituții conform unor regulamente speciale a acelei curse.

PE MARE. Deși dela început am vorbit de caiac ca o îmbarcațiune destinată apelor dulci, râuri, fluvii, lacuri, am găsit de cuviință să vorbim puțin și de plutirea sa pe mare.

Caiacul ține destul de bine la mare chiar încrețită de valuri mici. Ce e mai greu este ca cei din caiac să ție și ei la condițiile în care pot fi puși să lupte înfruntând marea, într'o îmbarcațiune foarte neaptă pentru așa ceva.

Ca să izbândești șuvoiul râului în caiac e suficient să fii îndemânatec și curajos, și înnotător bunișor.

Prea puternic nu-i necesar să fii căci este curentul care te duce, prea bun înnotător de asemeni nu, căci țărmul nu poate fi departe. La mare însă lucrurile se schimbă de vrei s'o înfrunți în caiac.

Trebue să fii puternic și rezistent căci poate să fie nevoie să vâslești zile încheiate, trebue să fii înnotător perfect pentru a putea ține ore întregi în caz de accident.

Marea e schimbătoare și puternică, niciodată nu ești suficient de bine armat pentru a înfrunta. Ori caiacul prea puțin e înzestrat pentru aceasta.

De aceea nu te avânta niciodată prea departe de coastă și la orice schimbare în direcție și intensitatea vântului revin-o lângă ea. Fii atent în special la vânturile ce bat dinspre uscat, se poate prea bine să nu te poți întoarce și atunci n'aș vrea să fiu în pielea ta.

— Dacă se formează valuri și vântul puternic te antrenează într'o direcție contrară, nu te epuiza în van contra lui, de vezi că nu câștigi cu nimic în distanță. Mai bine e să te lași cât mai pe fundul caiacului spre a-i mări stabilitatea mutând centrul de greutate.

— Ia-ți totdeauna ceva hrană și în special o sticlă sau ploscă cu apă și o busolă.

— Când urmezi coasta nu fă etape prea lungi care te istovesc ci de așa fel ca totdeauna să mai ai o rezervă de putere cu care să poți face față în cazul unor evenimente neprevăzute.

— Fii atent la brizanții cu spumă ce-ți arată prezența unor stânci sub fața apei. In caz că timpul se strică nu pregeta și ridică caiacul pe țărm așteptând cu răbdare îndreptarea timpului, nu poți ști dacă, întârziind să faci aceasta, o s'o poți face mai târziu.

— În deosebi repetă-ți mereu că întregul curaj ce-ți trebue la caiac pe râuri și fluvii, la mare de vrei s'o înfrunți cu același caiac, trebue să-l schimbi contra unei egale cantități de prudență.

INTREȚINEREA ÎMBARCAȚIUNILOR

Dacă vrei ca îmbarcațiunea să-ți ție și să nu te trădeze atunci când ai mai mare nevoie de ea, trebue să-i dai și atenția cuvenită, dându-i îngrijirile ce le cere.

Nu-ți vom vorbi de reparații, căci ar însemna să intrăm în prea multe detalii, pe care le-am evitat nevorbindu-ți din lipsa de loc nici de modul cum se construesc îmbarcațiunile, deși ar fi fost interesant.

Trebue însă să ai totdeauna în vedere că orice reparație, mică sau mare, trebuește imediat făcută spre a-ți scuti necazuri mari mai târziu. Dacă ai noțiuni de lemnărie este cu atât mai bine, deoarece îți economisești banii, dacă n'ai astfel de cunoștință însă, nu pregeta să te adresezi la specialiști, la marangozi cum se zic tâmplarii de nave.

Îmbarcațiunile mici, caiacele, cele de canotaj, ca skifurile și gigurile, se țin la uscat în loc umbrit și aerisit, de obicei nelăsându-se la apă decât atunci când le întrebuințezi. Se țin cu chila în sus și susținute pe cavaleți speciali în două sau trei puncte.

Îmbarcațiunile mari, cu chilă plină, se țin la uscat numai în sezonul când nu se întrebuințează, iarna, puse pe cavaleți pentru ele.

Acestea au nevoie în fiecare an, cel puțin odată, la lăsarea la apă, să fie **chituite, călăfătuite,** apoi **piturate,** adică vopsite.

Deoarece după o ședere mai îndelungată pe țărm, îmbarcațiunile se usucă, lăsând să pătrundă apa, atunci când sunt puse pe ea, **făcând apă** cum se zice, e necesar ca la începutul fiecărui sezon, să înneci barca, lăsând-o câteva zile așa plutind între două ape, pentru a îngădui lemnului să se umfle.

În privința culorii care să o dai îmbarcațiunii, aceasta bine înțeles este o chestiune de gust. Albul este culoarea cea mai răspândită la îmbarcațiunile de plăcere.

Deși este culoarea cea mai fragilă la murdărie, apărând imediat cea mai mică pată, totuși are și calitatea că se repară ușor orice sgârietură sau stricăciune, lucru ce e mai greu de realizat cu alte culori mai închise unde nuanța exactă e tare greu s'o potrivești la fel.

Pentru fund se obișnuește roșul, verdele sau negru, culorile tocmai a piturilor ce se dau spre a împiedica fixarea algelor și viermilor ce atacă lemnul. Foarte multe îmbarcațiuni, în special cele de sport, sunt azi lăsate în culoarea lemnului și date numai cu lac transparent.

Smoala cu care se dau lotcile este admirabilă pentru impermeabilitate și împiedicarea fixării organismelor.

Bancurile, panourile din fund și la multe îmbarcațiuni copastiile, nu se piturează, ci se **rașchetează,** se curățâ, cu geam sau șmirghel, și din când în când se **bricuesc**, se freacă cu nisip sau săpun. Copastiile de multe ori, când restul îmbarcațiunii este piturat, se lasă de culoarea lemnului, și se dau numai cu ulei de in fiert după ce au fost bine rașchetate.

La fel se procedează cu ramele și catargele afară de cazul când acestea din urmă nu se piturează.

Piesele și armăturile de bronz sau alamă se **furbisează,** se lustruesc cu pământel sau preparate speciale.

In caz că n'ai mult timp pentru această operație, pentru ca lustrul să ție mai mult, dă piesele odată furbisate, cu ulei de in fiert.

De vrei însă să nu ai bătae de cap sau să exciți pofta amatorilor de obiecte de bronz, numeroși prin porturi, nu ezita să le piturezi.

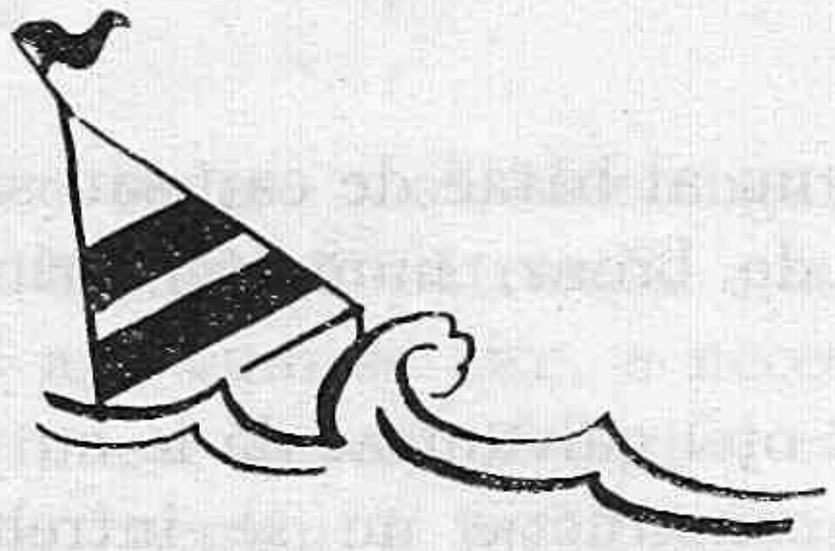
Cele de fier sau oțel galvanizat dă-le cu pitură de aluminiu.

După cum în construcție nu se întrebuințează niciodată cue de fier ci numai de aramă sau galvanizate, nici în reparații sau lucrări ce faci la bord să nu întrebuințezi altfel de cue. Pentru șuruburile mai lungi ce suferă un efort preferă-le pe cele galvanizate, celor de aramă.

Nu strânge niciodată velele ude, ci caută să le usuci mai întâi bine, de nu vrei să mucegăiască. La mare, spală-le odată sau de două ori pe an spre a le spăla de sarea ce a rămas pe ele.

La bord, pe timp frumos, scoate-le din când în când la aer. La o velă nouă, nu lua niciodată terțarole la primele ei întrebuințări, deoarece se deformează definitiv.

Invață să coși și să cârpești velele căci așa prinzi toate laturile meseriei mării.



REGULAMENTUL INTERNAȚIONAL PENTRU EVITAREA ABORDAJELOR

REGULI DE DRUM, se numesc de obiceiu reguli de drum, regulile prescrise pentru prevenirea abordajelor (adică a ciocnirilor vapoarelor între ele).

Este risc de abordaj atunci când relevmentul la prova sau la compas al unui alt vapor care se apropie, nu variază sensibil. Dacă relevmentul scade, înseamnă că celălalt vapor trece prin prova; dacă crește va trece prin pupa, dacă nu variază deloc sigur vei întâlni pe celălalt.

REGULI GENERALE. Mai înainte de a intra în conținutul regulilor de drum trebue să facem următoarea mențiune: ce se numesc nave cu vapori și ce se numesc nave cu pânze.

— Orice vas cu vapori, care merge cu pânze și nu cu vapori va fi considerat ca un vas cu pânze și orice vas ce merge cu vapori purtând sau nu pânze trebue ca să fie considerat ca un vas cu vapori.

— Prin cuvintele vas cu vapori trebue a se înțelege orice vas mișcat cu o mașină.

— Un vas este în mers, după înțelesul regulamentului atunci când nu este nici la ancoră, nici legat la uscat, nici înămolit.

— Orice bastiment care ajunge pe altul fie că e cu vapori sau cu pânze trebue să se depărteze din drumul acestuia din urmă.

— O îmbarcațiune cu rame trebue să evite un vas cu pânze și o navă cu vapori pe amândouă (tu vei face bine totuși să nu te amuzi cu vapoarele care sunt destul de grăbite și să nu te joci căutând să le treci prin prova sub pretext «că el trebue să evite»; nici să faci ca joncele chineze care taie drumul pacheboatelor chiar sub etravă sub pretext că gonesc pe diavol care vine în siajul lor).

ÎNTRE VASE CU PÂNZE. Când două vase cu pânze se apropie unul de altul astfel că este temere de ciocnire unul din ele trebue să se depărteze din drumul celuilalt după cum urmează:

a) Orice vas mergând larg trebue să se depărteze din drumul unui vas mergând cu vânt strâns;

b) Orice vas care merge strâns cu murele babord trebue să se depărteze din drumul unui vas care merge strâns cu murele din tribord;

c) Când două vase merg larg cu vântul din borduri opuse acela care primește vântul din babord trebue să se depărteze;

d) Când două vase merg larg cu vântul din același bord, acela care este în vânt trebue să se depărteze din drumul celui de sub vânt;

e) Orice vas cu vântul din pupa trebue să se depărteze din drumul altui vas;

f) Orice vas cu pânze în mers trebue să se depărteze din drumul navelor cu pânze sau al bărcilor pescuind cu plăși cârlige sau plăși de fund.

INTRE VASE CU VAPORI. Când două vase cu aburi își au drumurile direct opuse sau aproape opuse, astfel

ca să fie teamă de ciocnire, fiecare din ele trebue să vie spre tribord astfel ca să treacă prin babord unul de altul (cu alte cuvinte să ție dreapta). Acest articol se aplică atunci când vasele au capul unul asupra altuia, sau aproape asupra altuia, fiind de temut o ciocnire.

— Când două vase, mergând cu vapori, fac drumuri care se încrucișează, astfel că este teamă de o ciocnire, bastimentul care vede pe celălalt prin tribord trebue să se depărteze din drumul lui.

— Când două vase unul cu vapori și celălalt cu pânze merg astfel că amenință a se întâlni, cel cu vapori trebue să se depărteze din drumul celui care este cu pânze.

— Când unul din vase trebue să schimbe drumul, celălalt bastiment trebue să și-l păstreze pe al său și să-și păstreze iuțeala.

— Orice navă obligată să se depărteze din drumul unui alt vas trebue, dacă împrejurările întâlnirii o învoesc, să se ferească a tăia drumul celuilalt bastiment prin prova lui.

— Vasele semnalează manevrele lor prin fluer sau sirenă (sunet de o secundă) cari nu trebuesc confundate cu semnalele de ceață (șase secunde).

— Un sunet scurt: « viu la dreapta ».

— Două sunete scurte: « viu la stânga ».

— Trei sunete scurte: « merg înapoi cu toată viteza ».

— Chiar dacă nu trebue să eviți, deschide ochii și fii gata a manevra în orice moment; în orice caz, mai bine înainte decât în ultimul moment.

FOCURILE SAU LUMINILE DE DRUM. Focurile (luminile) îți vor servi să aplici noaptea regulile de drum. Ele trebue să spună deci cu ce fel de vas (vas cu pânze sau cu vapori) ai de-a-face și în ce direcție merge.

LUMINI de DRUM

Vapor din Tribord

Vapor din Babord

Vapor din pupa - din prova

Vapor mare din Tribord

Velier din Tribord

Velier din Prova

Velier din Babord

Remorcher din Babord

Remorcher din Prova

Remorcher cu remorca lungă

Rem. din prova.

Navă mică la ancoră

Navă mare la ancoră

Pilot in mers din prova

Pilot la ancoră

Navă in imposibilitate de manevră

— O navă ancorată are ca **lumină de ancoră** o lumină albă în prova vizibilă de jur împrejur și dacă acesta are.o lungime mai mare de 45 m. are două lumini albe, una la prova și una mai jos, la pupa.

— O navă eșuată, mai are în plus două lumini roșii suprapuse.

— Un vas în mers trebue să poarte două lumini de culoare, roșie la babord și verde la tribord (dacă ai nevoie de un truc pentru ca să-ți amintești colorile pe care trebue să le știi fără să eziți sau să le gândești, gândește-te că roșu îl ai în dreptul inimii dacă te așezi cu fața spre prova).

Luminile de drum trebuesc să fie vizibile dela prova într'un bord sau între'altul 10 carturi (112° și ½) sau până la două carturi înapoia traversului. Felinarele au ecrane care maschează lumina în afară de acest sector. Aceste focuri sunt vizibile 2 mile și sunt comune atât vaselor cu vapori cât și vaselor cu pânze.

Vasele cu vapori mai au în plus la catargul din prova o lumină albă (dacă există) la cel puțin 6,10 m. deasupra punții sau la înălțime egală cu lățimea bastimentului fără ca să fie obligat să-l pue la înălțime mai mare de 12,20 m. Această lumină este vizibilă dela prova în fiecare bord 10 carturi sau până la 2 carturi înapoia traversei. Vasele cu aburi mai lungi de 30 m. mai poartă o lumină la catargul din pupa. Cum orice bastiment ajuns de un altul trebue să arate o lumină albă la pupa aceasta mai are o lumină albă la pupa la aceeași înălțime ca cele din bord (roșu și verde), ecrane delimitează această lumină la un cart înapoia traversului.

Îți dai seama deci că după poziția ta vezi când una când alta din lumini însă nu toate deodată. Dacă vezi în același timp cele două lumini roșu și verde, înseamnă că vezi pe celălalt bastiment direct în prova și că el are deci capul drept spre tine. Dacă vezi lumina roșie că se deplasează pentru tine dela dreapta la stânga sau dacă vezi lumina verde că se deplasează dela stânga la

dreapta înseamnă că celălalt îți taie drumul. Dacă vezi lumină din pupa, nu le poți vedea pe celelalte.

Nu aștepta ca vapoarele să se dea la o parte din calea ta, luminile vapoarelor, sunt clare și poți să le vezi foarte bine, dar ele nu te pot vedea pe tine decât cu mare greutate, căci ale tale sunt foarte jos la apă și nu așa de luminoase. Fii atent, și de îndată ce nu ești sigur de manevra celui din față fugi, căci altfel riști să o pățești la fel ca micile animale din adâncurile mărilor care crezând că fiind destul de mici pot trece între doi pești mai mari decât ele se lasă astfel mâncate de aceștia.

— Toate vasele cu pânze care sunt în mers poartă numai felinare roșu și verde în borduri fără de lumina albă pe cari o au în plus cele cu vapori.

— O navă pilot cu vele sau un vas de pescari va purta o lumină albă în vârful catargului vizibilă pe tot orizontul și trebue să fie gata a-și arăta luminile de drum pentru a indica sensul de mers.

— O navă pilot cu vapori sau cu motor are în afară de luminile roșii și verzi, în vârful catargului o lumină roșie și una albă, vizibile pe tot orizontul.

— Navele de pescuit pescuind cu plase derivante trebue să aibă două lumini albe suprapuse.

— Un bastiment care este avariat și care nu este stăpân pe manevră dintr'un motiv oarecare are două lumini roșii suprapuse în locul luminilor de poziție sau în timpul zilei două baloane negre.

— Un cablier (navă ce instalează cabluri submarine) trebue să poarte lumini suprapuse, una albă între două roșii și ziua un dublu con alb între două baloane roșii. Această regulă înseamnă că el nu este stăpân pe manevră și când merge are și luminile de drum.

— Vasele cu vapori mai mici de 40 tone pot purta luminile lor de drum într'un singur felinar colorat verde și roșu pus dede-

subtul luminii albe. Îmbarcațiunile cu vapori sau motor pot de asemeni a avea un felinar bicolor dar totdeauna cu lumina albă pusă deasupra, în timp ce felinarul « chalutierelor » este tricolor cele trei colori fiind în același loc.

— Pentru micile bastimente cu rame sau cu vele (mai puțin de 20 tone) luminile de drum roșu și verde sunt facultative dar trebue să fie gata a arăta un felinar roșu și verde. Îmbarcațiunile cu rame mergând cu rame sau cu vele, trebue să aibe gata un felinar alb care să fie arătat de timpuriu pentru a se înlătura ciocnirea.

PE CEAȚĂ. Orice vas cu vapori fiind în mișcare trebue să facă să se audă un sunet prelungit la interval de două minute.

— Orice vas cu vapori în drum dar stopat trebue să facă să se audă la intervale care nu trec de 2 minute două sunete prelungite repetate la un interval cam de o secundă.

— Orice vas cu vele fiind în mers trebue să facă să se audă la intervale care nu trec de un minut un sunet când are murele la tribord, două sunete când are murele la babord și trei când are vântul înapoia traversului.

— Orice vas de ancoră trebue să sune clopotul repede timp de cinci secunde la intervale care nu trec de un minut.

— Orice vas ce remorchează, orice vas cablier, orice vas care nu e stăpân pe manevră trebue să facă să se audă la interval care nu trece de două minute, trei semnale consecutive și anume: un sunet prelungit urmat de două scurte.

— Vasele cu vele și bărcile sub 20 tone nu sunt obligate să facă semnalele arătate mai sus, dar dacă nu le fac trebue să facă orice alt semnal fonic destul de puternic și la interval care să nu treacă de 1 minut.

— Vapoarele cu sirenă sau fluer, vasele cu vele pot să aibă o trompetă ca cea de vânătoare (este șic să ai așa ceva la bord).

SEMNALE DE PRIMEJDIE. Când un bastiment este în primejdie cere ajutor și se servește de următoarele semnale:

Ziua. 1. Lovituri de tun sau alte semnale explosibile.

2. Semnale de primejdie din codul internațional (Pavilion N și C).

3. Semnale de mare distanță.

4. Un sunet continu produs de un aparat pentru semnale de ceață.

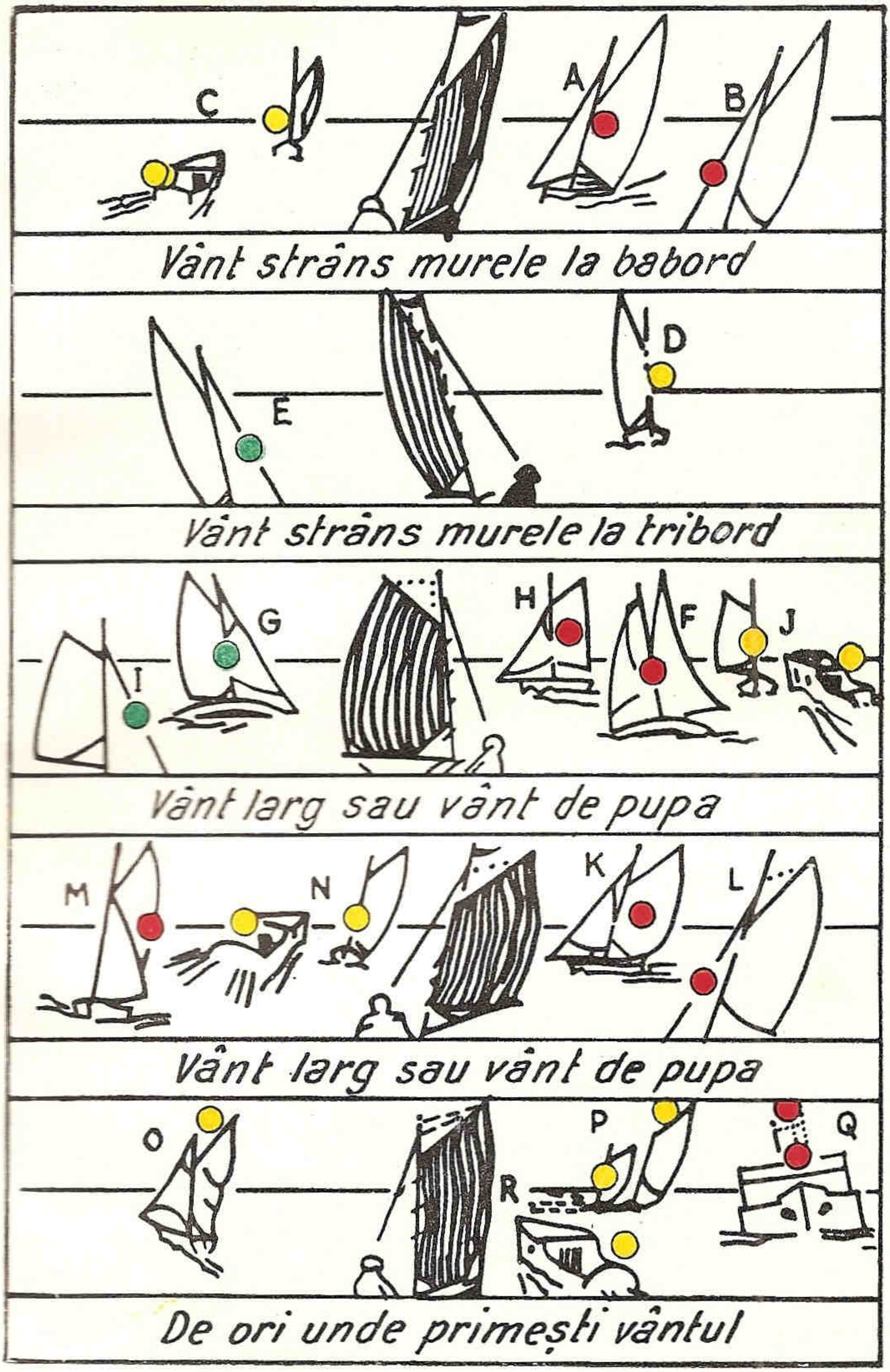
Noaptea. 1. Lovituri de tun sau alte semnale explosibile.

2. Flăcări care se pot produce arzând un butoiaș de păcură, ulei, etc.

3. Rachete sau bombe care produc stele de toate culorile.

4. Un sunet continuu produs dintr'un aparat de semnale de ceață.

CÂND TREBUE SĂ EVIȚI



Vânt strâns murele la babord

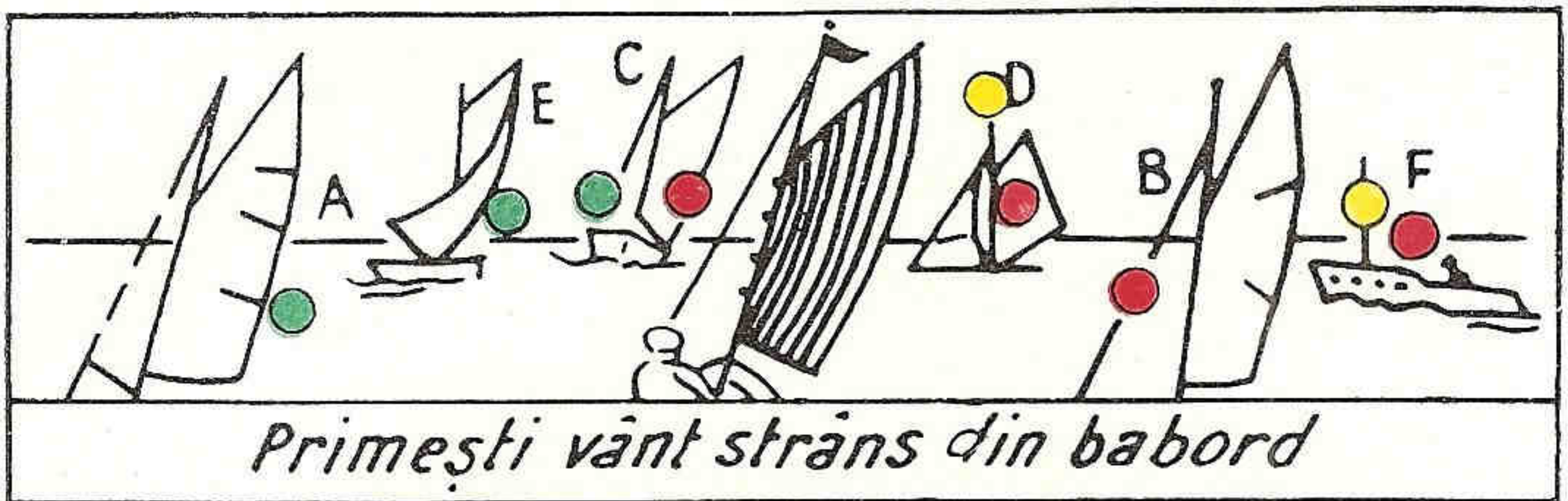
Vânt stràns murele la tribord

Vânt larg sau vânt de pupa

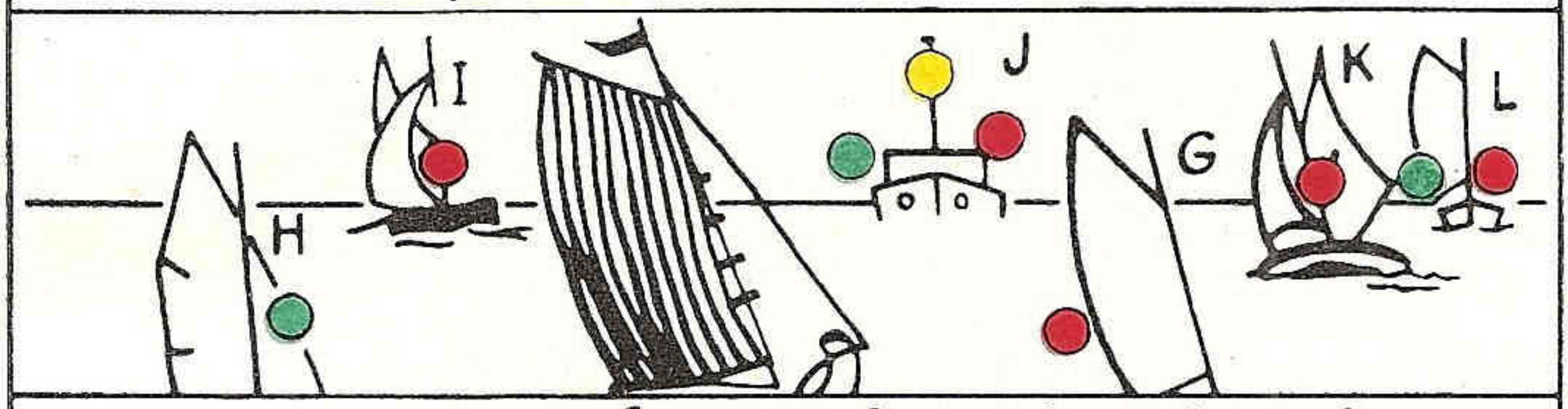
Vânt larg sau vânt de pupa

De ori unde primești vântul

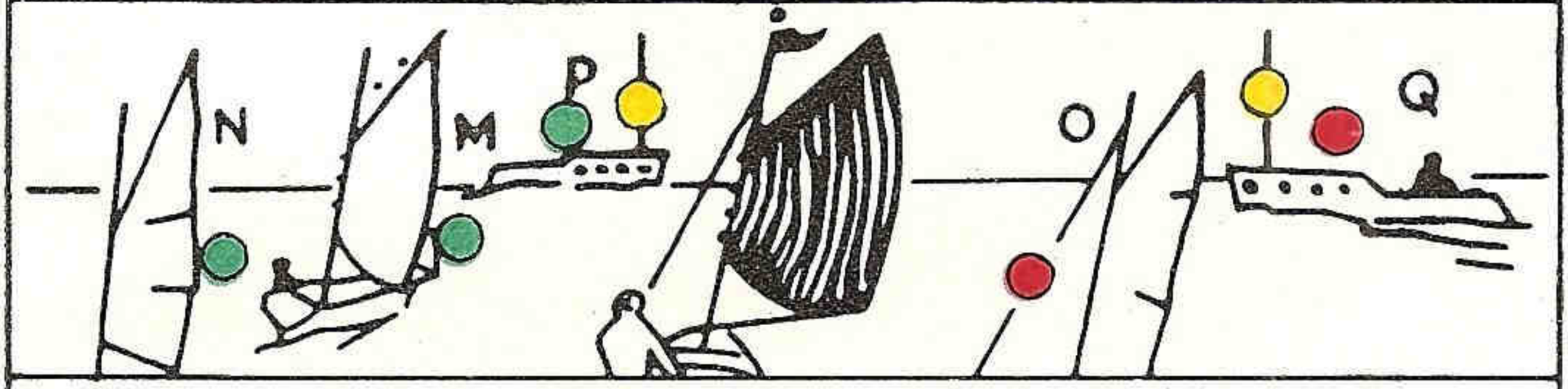
CÂND IȚI ȚII DRUMUL



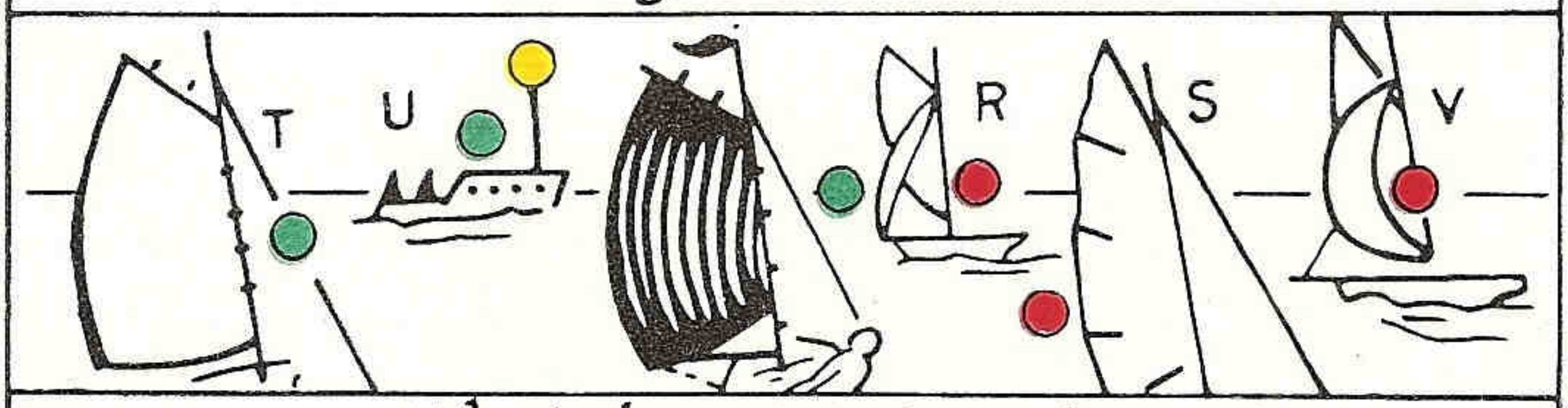
Primești vânt strâns din babord



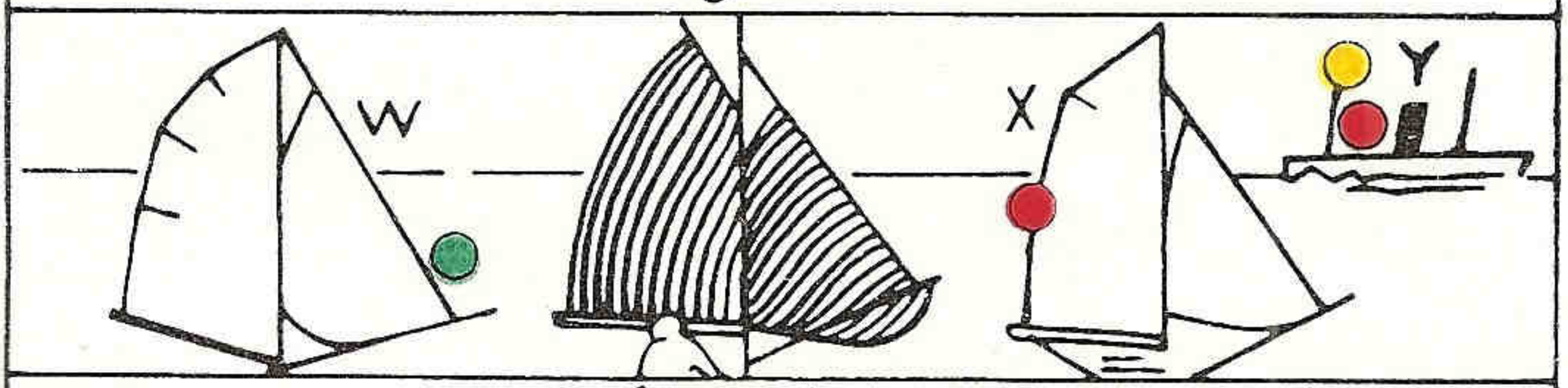
Primești vânt strâns din tribord



Vânt larg dela babord



Vânt larg dela tribord



Vânt de pupa

REGULAMENTUL ABORDAJELOR PRACTIC

EȘTI NAVĂ CU VELE

TREBUE SĂ EVIȚI PE: C, D, J, N, R, pentrucă ești o navă care ajunge, și o navă care ajunge evită.

A, M, pentrucă ai murele la babord, și o navă care are murele la babord evită pe cea cu murele la tribord;

G, T, pentrucă ești o navă care mergi cu vânt larg și trebue să eviți pe navele care merg cu vânt strâns;

B, E, I, L, pentrucă ești în vântul unei nave care merge în aceeiași direcție, nava din vânt trebue să evite;

H, F, G, K, pentrucă o navă cu vânt larg evită pe toate celelalte;

O, pentrucă ai în față o navă care întoarce;

P, pentrucă ești obligat să eviți navele care pescuesc cu plasele afară;

Q, pentrucă trebue să eviți o navă care nu e stăpână pe manevre.

CÂND TREBUE SĂ-ȚI PĂSTREZI DRUMUL

Ești evitat de:

D, pentrucă este o navă cu pânze care merge cu vapori;

F, J, P, Q, U, Y, sunt nave cu mașini și navele cu mașini evită pe cele cu vele;

B, H, O, T, W, pentrucă sunt nave care te ajung;

A, G, N, S, X, sunt nave care merg cu vânt din aceleași borduri dar sunt în vânt;

E, C, I, K, M, U, sunt nave care merg cu vânt larg față de tine;

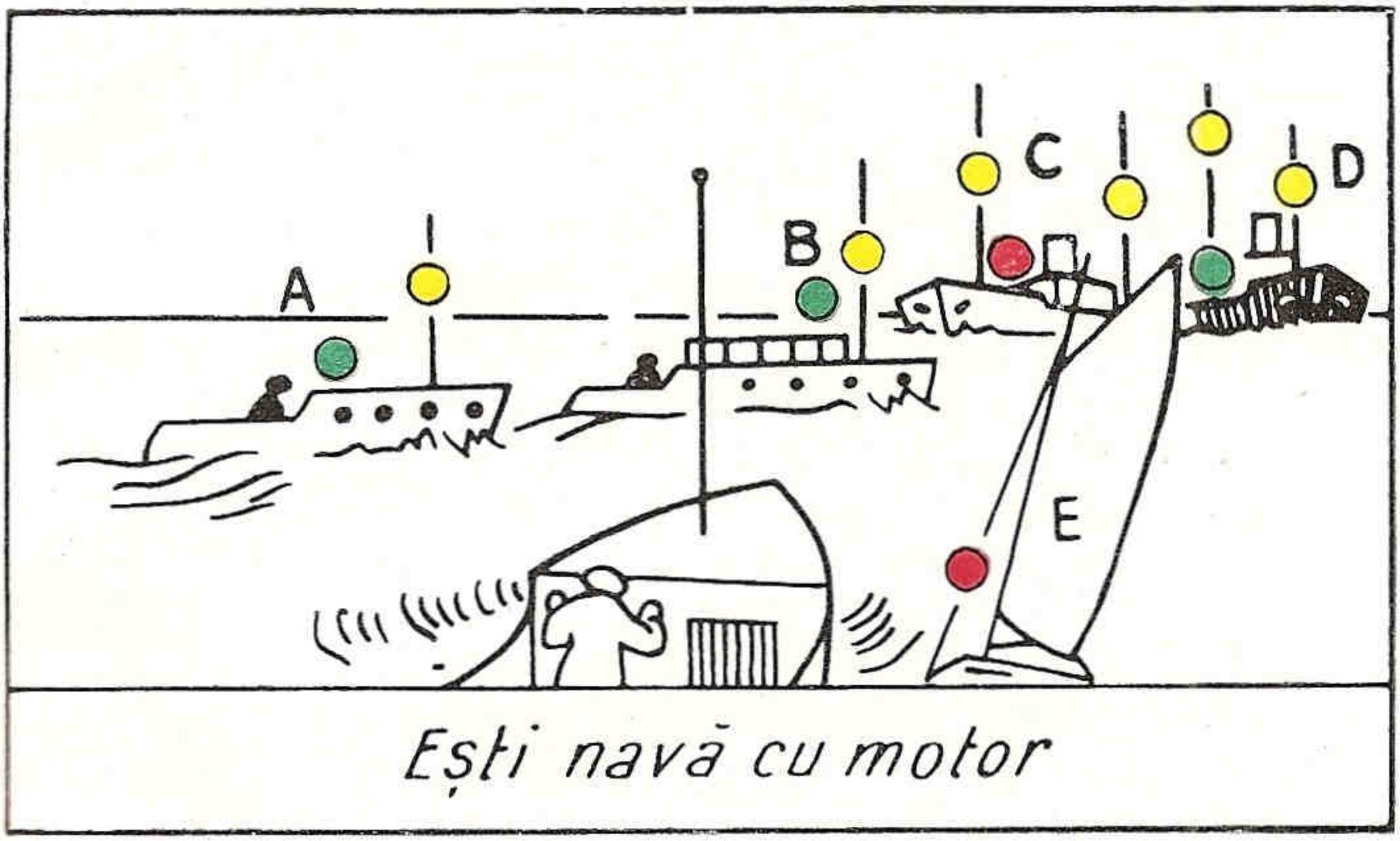
L, R, nave cu murele la babord, evită pe cele cu murele la tribord.

EȘTI O NAVĂ CU MAȘINI

Trebue să eviți pe:
A, B, C, pentrucă sunt veliere;
D, pentrucă este o navă de pescari;
E, pentrucă este o navă care întoarce sau e la ancoră;
F, pentrucă ai capul direct spre el trebue să treci babord prin babord (roșu în roșu);
G, pentrucă vezi prin tribord și cine vede prin tribod evită;
H, pentrucă vii din pupa, adică ajungi;
I, pentrucă este o navă care nu e stăpână pe manevră.

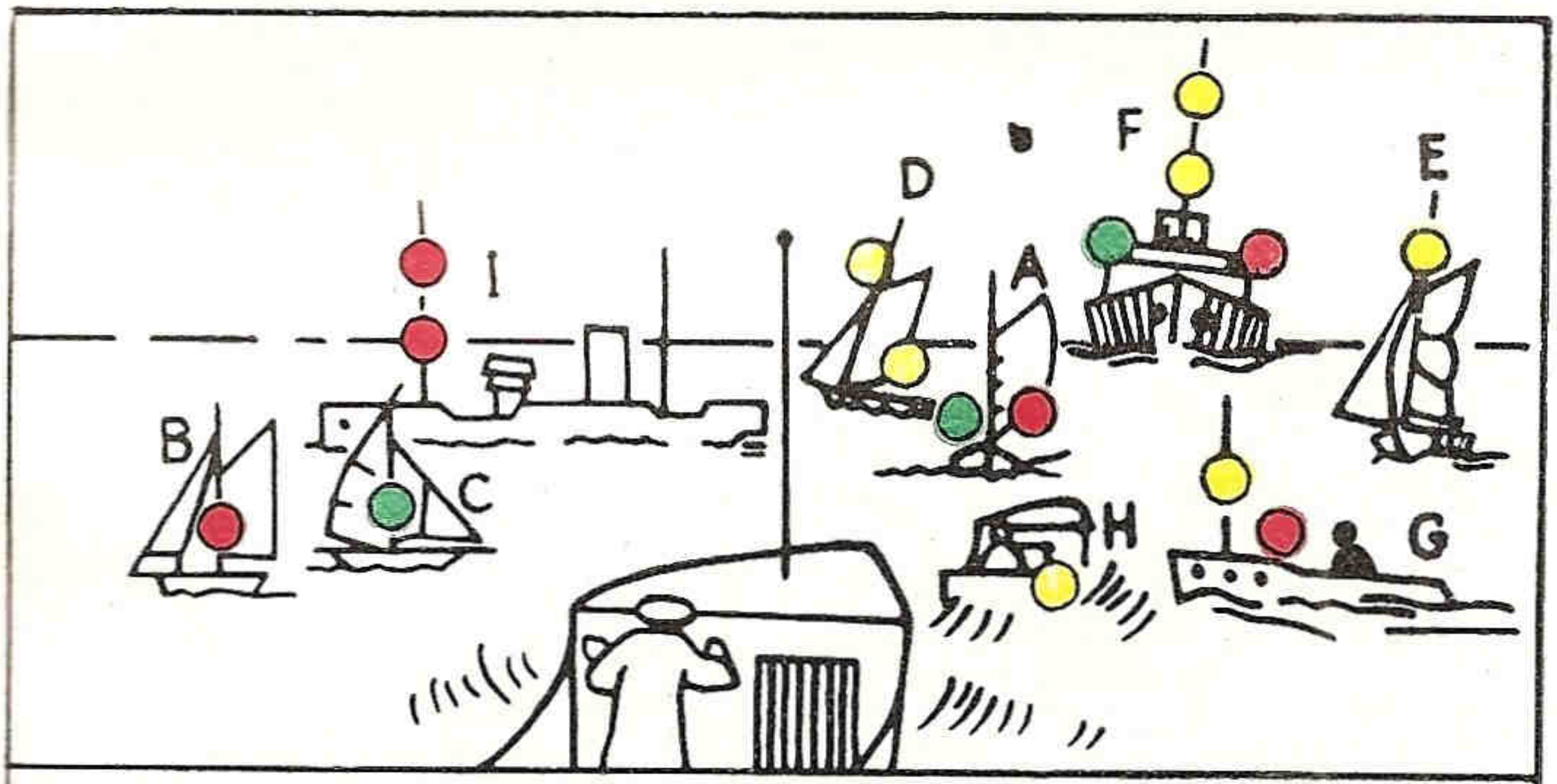
Ești evitat de:
A, B, fiindcă au mașini și te văd prin tribord;
C, este drept în prova, trebue să vie la dreapta;
D, este o navă care te vede prin tribord;
E, navă care te ajunge (singura dată când velierele evită navele cu mașini).
(După Brown's Pocket Book for Yachtsmen).

CĂND ȚII DRUMUL



Ești navă cu motor

CĂND TREBUE SĂ EVITI



Ești navă cu motor

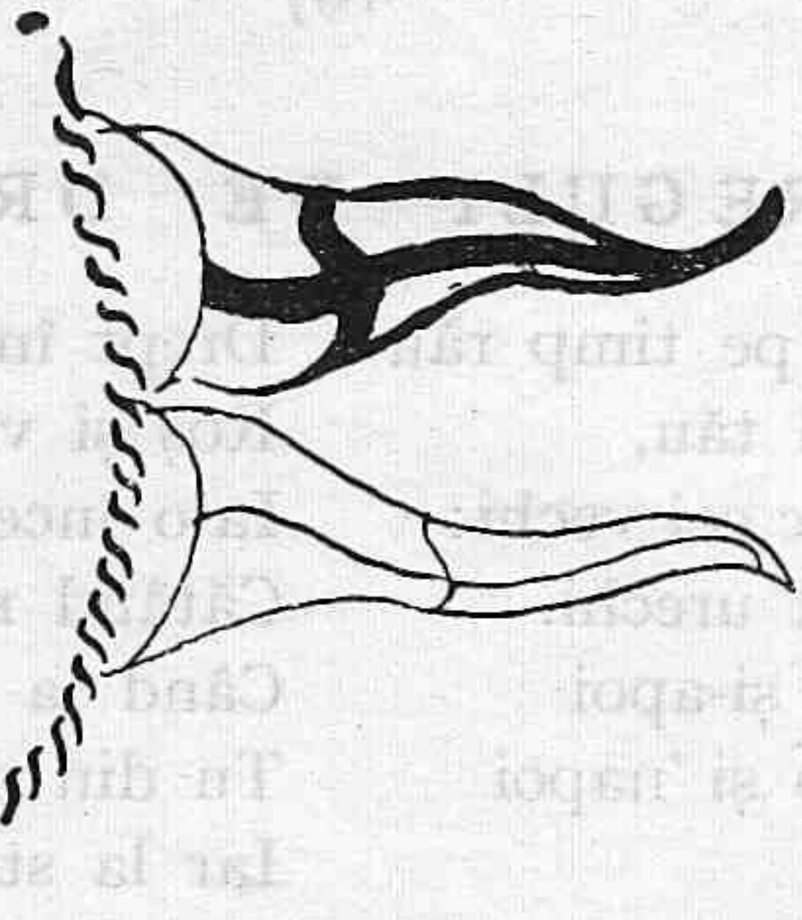
REGULI DE DRUM

Pe timp bun ori pe timp rău
Uite-te 'mprejurul tău,
Iar de 'i ceață, zic cei vechi:
Fluer, ochi și opt urechi.
La 'ndoială 'ncet: și-apoi
De 'i bucluc, stop și 'napoi

Drept în provă de'i vedea
Roș și verde nu-i belea
Ia-o încet la dreapta ta,
Cătând roș a-l arăta.
Când la dreapta-ți roș zărești
Tu din drum să te ferești,
Iar la stânga de vezi verde
Mergi 'nainte, nu te pierde.

Verde 'n verde, roș în roș,
Drumu'i bun din moș strămoși.

Comandor, (R.) N. Ionescu-Johnson



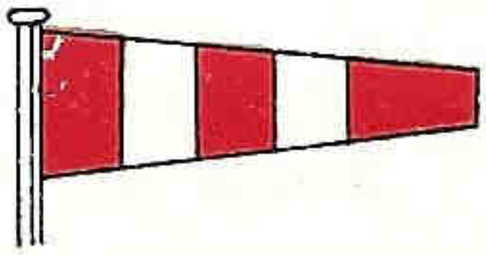
SEMNALELE ȘI LEGĂTURILE PE MARE

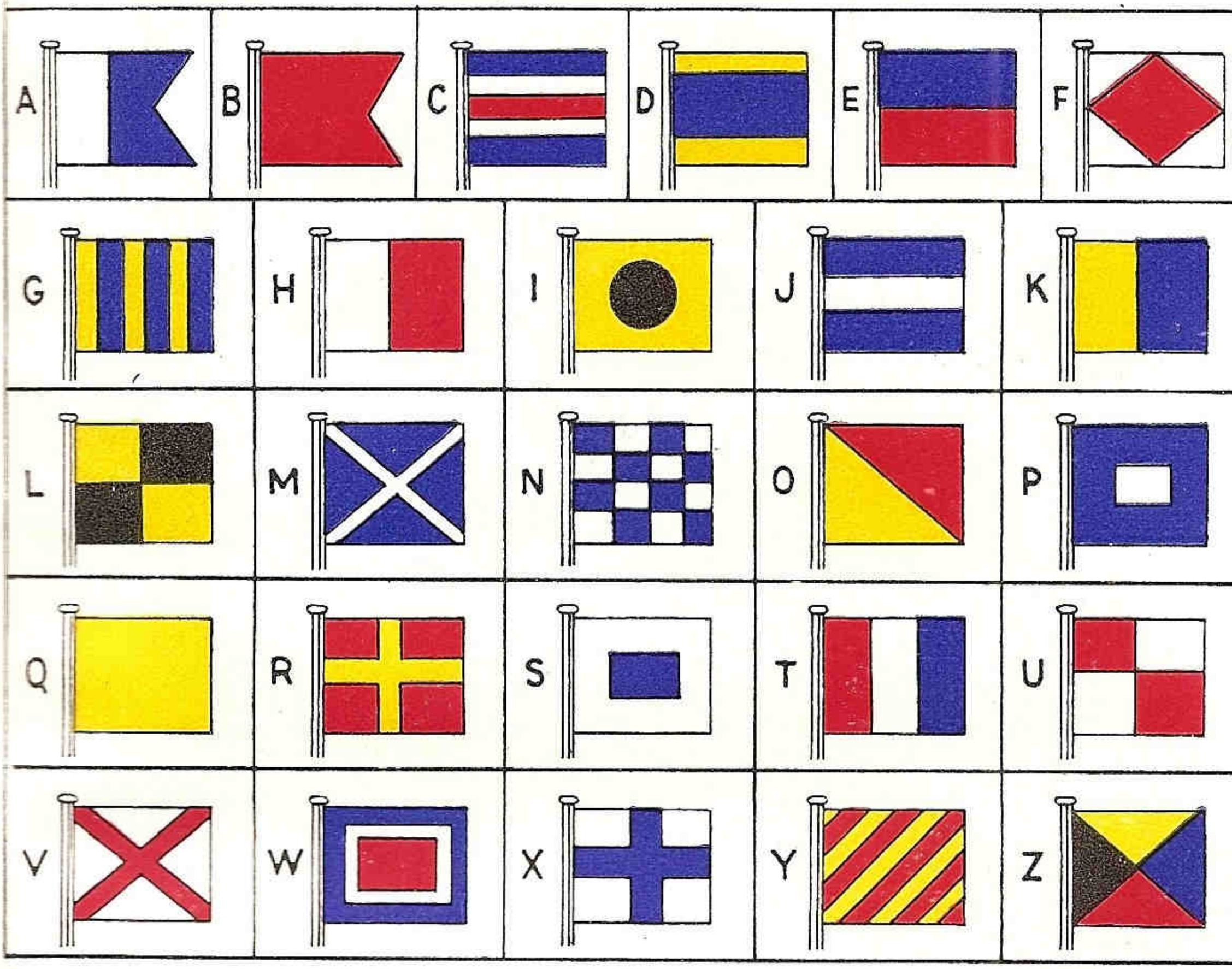
Unul din lucrurile cele mai importante este legătura pe mare, căci este foarte greu să găsești un mijloc simplu prin care să transmiți pe înțeles un mesagiu dela o navă la alta sau dela o navă la uscat sau invers.

În vremurile mai de demult comandanții de flotă hotărau dinînainte câteva semnale simple prin care transmiteau ordine navelor de sub comanda lor. Odată s'a întâmplat ca dintr'o interpretare greșită dată unui semnal să se schimbe complet soarta unei bătălii, din acest moment s'a renunțat la semnale. Multe din bătăliile evului mediu au fost pierdute din cauza lipsei posibilităților de a transmite ordinele șefilor subordonaților oridecâteori situația se schimba în cursul luptei. Geniul Amiralului Nelson a constat tocmai în puterea sa intuitivă de a sesiza orice schimbare a condițiunilor luptei și de a acționa cu curaj față de noua situație fără să mai aștepte ordinele comandantului său, făcând astfel de cele mai multe ori acte de indisciplină.

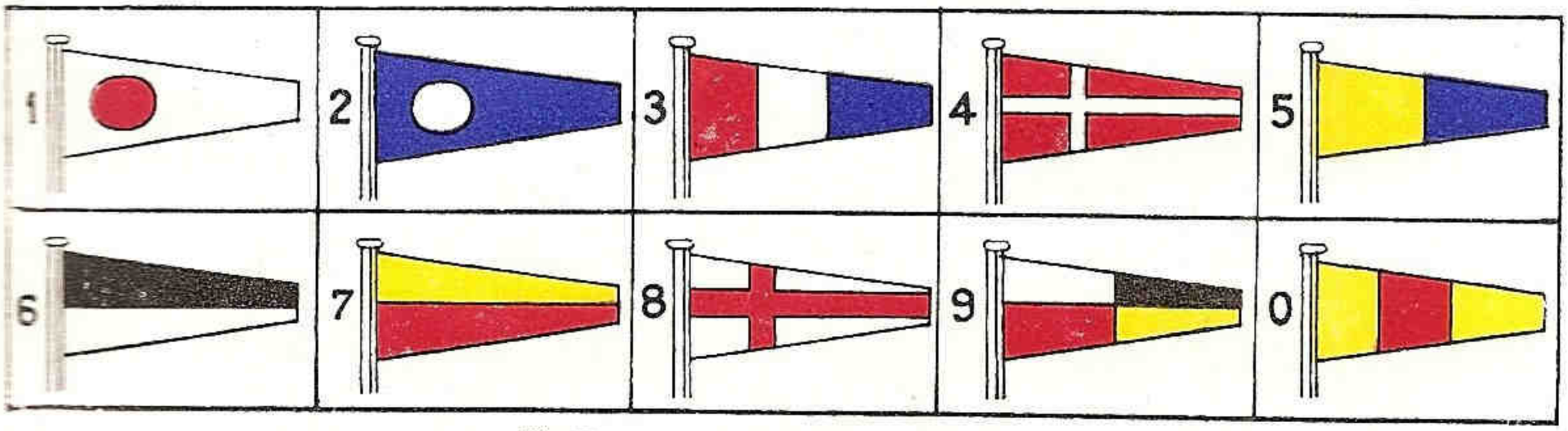
În 1817 pentru prima oară Comandantul Marryat a introdus un cod internațional de semnale, acesta a fost utilizat până la 1857 când s'a introdus Codul Internațional de Semnale.

CODUL INTERNAȚIONAL DE SEMNALE

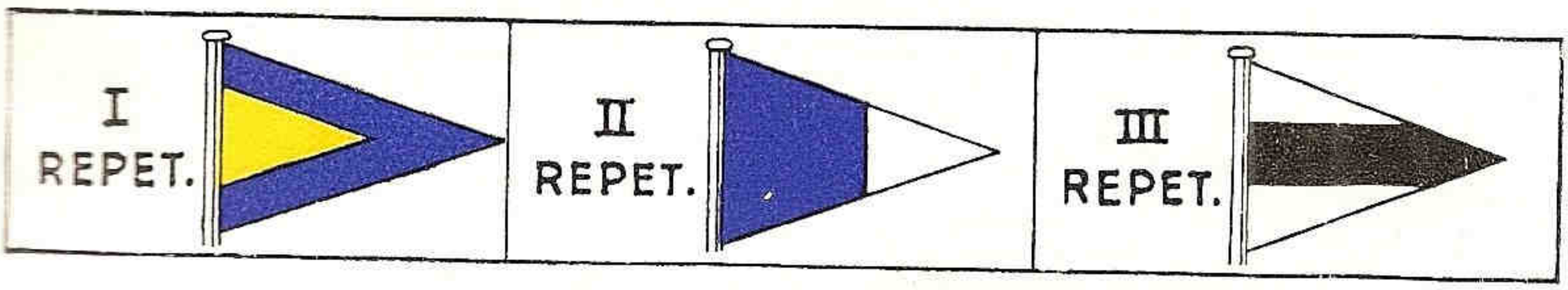
CARACTERISTICA  CODULUI



NUMERE



REPETITOARE



Primul Cod Internațional de Semnale consta din 8 pavilioane și din această cauză se utiliza cu mare greutate, astfel că în 1901 se cree un nou cod care cuprindea câte un pavilion pentru fiecare literă din alfabet. Acest cod a rămas în aceeași formă până în 1934.

Pavilioanele noului cod Internațional cu însemnările lor le vezi în tabela respectivă.

Fiecare navă are trecut numele său în codul de semnale, format din 4 litere și se găsește în tabela respectivă a codului. În cod se găsesc semnale de curtoazie, sfaturi medicale, de primejdie, de numiri de localități și chiar alfabetul Japonez.

O navă ce trece sau intră într'un port ridică de obiceiu următoarele semnale:

1. Pavilionul național.
2. Numirea după Codul Internațional.
3. Portul de unde vine.
4. Destinația.

În afară de cele 26 pavilioane care formează alfabetul, pentru ușurința legăturilor se mai întrebuințează și 3 pavilioane repetitoare.

Îți dăm mai jos câteva semnale principale de 2 litere:

N.C. Pericol. Cer asistență imediat.

P.T. Am nevoie de pilot.

Q.L. Vasul meu este infectat.

Q.Q. Vasul meu este suspect (de o infecție).

În afară de însemnările din cod pavilioanele au însemnări diferite, bunăoară, un pavilion roșu înseamnă că nava încarcă sau descarcă explosibile. Un pavilion galben, Q, arată că nava se supune controlului sanitar. Un pavilion verde indică o epavă, învecinată navei care a ridicat acest pavilion. Pentru a te amuza îți spunem că pe vremea pirateriei un pavilion negru cu cap de mort și 2 oase încrucișate de coloare albă însemna navă pirat.

Pavilionul P, albastru cu un careu alb la mijloc, arată că nava se află în ziua plecării.

Aproape fiecare port are semnalele lui speciale, pentru starea mării, starea timpului, pentru a arăta cum este un canal, etc.

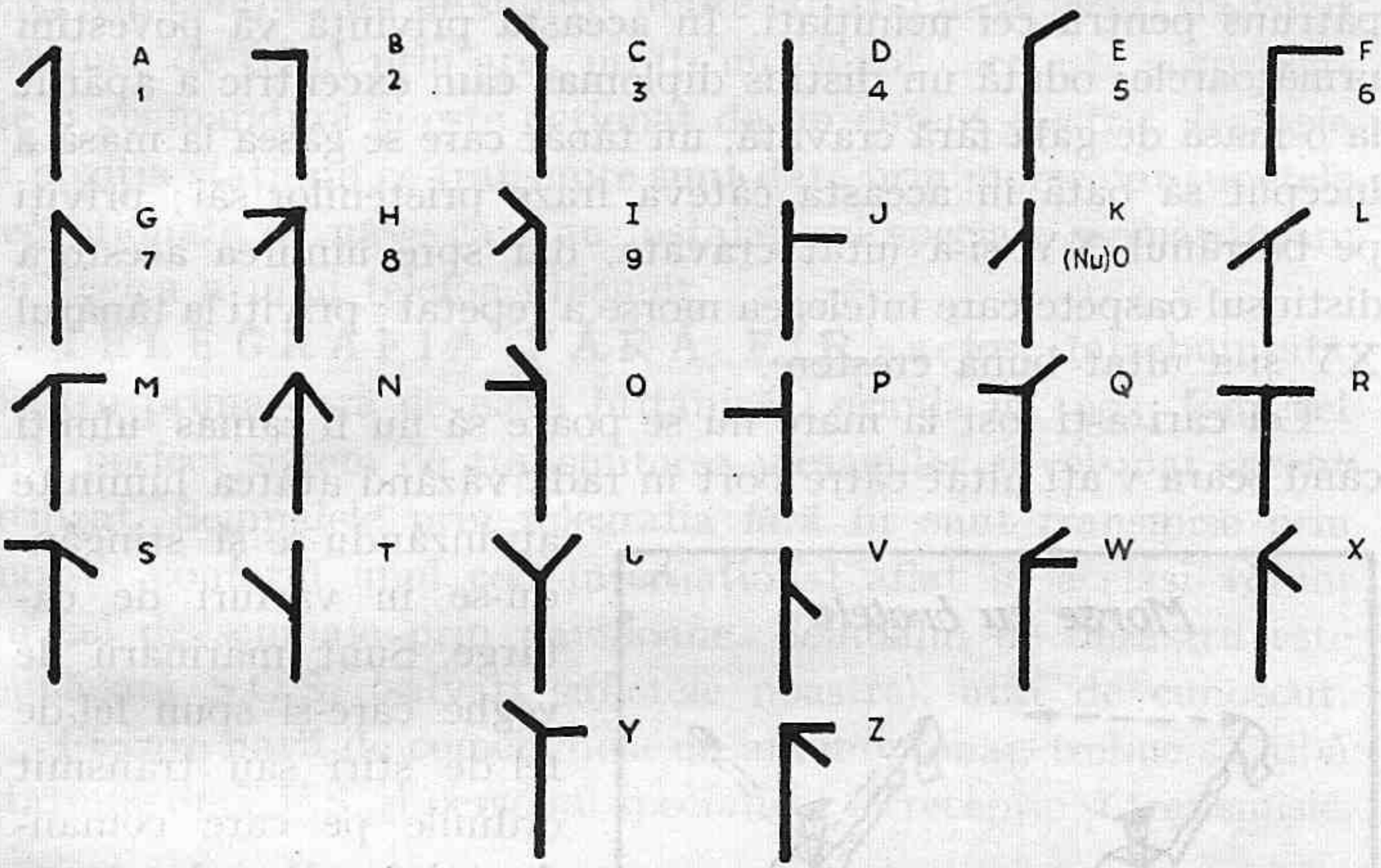
Codul pe care îl întrebuințează Marina de Război este aproape asemănător cu cel Internațional, numai că este făcut astfel încât să cuprindă ceea ce această marină are nevoie.

Multe fraze transmise prin codul de semnale al flotelor au rămas celebre, astfel în bătălia dela Trafalgar, unde flota Franceză a fost nimicită, Amiralul Nelson a ridicat următorul semnal înaintea luptei: « Anglia așteaptă ca fiecare să-și facă datoria » sau la 1905 înaintea bătăliei dela Tsushima, unde flota Rusă a fost distrusă de Japonezi, amiralul Togo, comandantul japonez a ridicat următorul semnal: « Înălțarea sau prăbușirea Imperiului depinde de rezultatul acestei lupte, sau mai bine zis de fiecare dintre voi ».

Când distanțele între nave sunt prea mari, astfel că nu se pot distinge colorile, se întrebuințează « semnale de mare distanță ». Acestea sunt în formă de baloane, cilindri sau conuri; din combinația conuri cu baloane sau baloane cu cilindri, sau cilindri cu conuri ies o serie întreagă de fraze. De exemplu: 2 baloane având înainte un con: vreau pilot, etc.

SEMAFORUL. Pe puntea navelor de război și de multe ori chiar pe acea a navelor de comerț există un aparat cu 2 brațe asemănător unui semnal de cale ferată, vopsit în negru cu linii albe în interior, acesta este un semafor, cu ajutorul căruia mesagiile pot fi transmise la mare distanță cu viteză mare; de altfel iuțeala de transmitere este așa de mare încât numai cu o practică îndelungată pot fi citite.

În locul semafoarelor fixe semnalele pot fi făcute și cu bra-



țele, este foarte util să te exersezi să înveți aceste semnale, îți vor fi poate odată de folos.

MORSE. Noaptea, când orice lumină poate fi zărită, semnalizarea se face cu ajutorul luminilor. O reuniune de puncte și linii reprezintă fiecare literă a alfabetului.

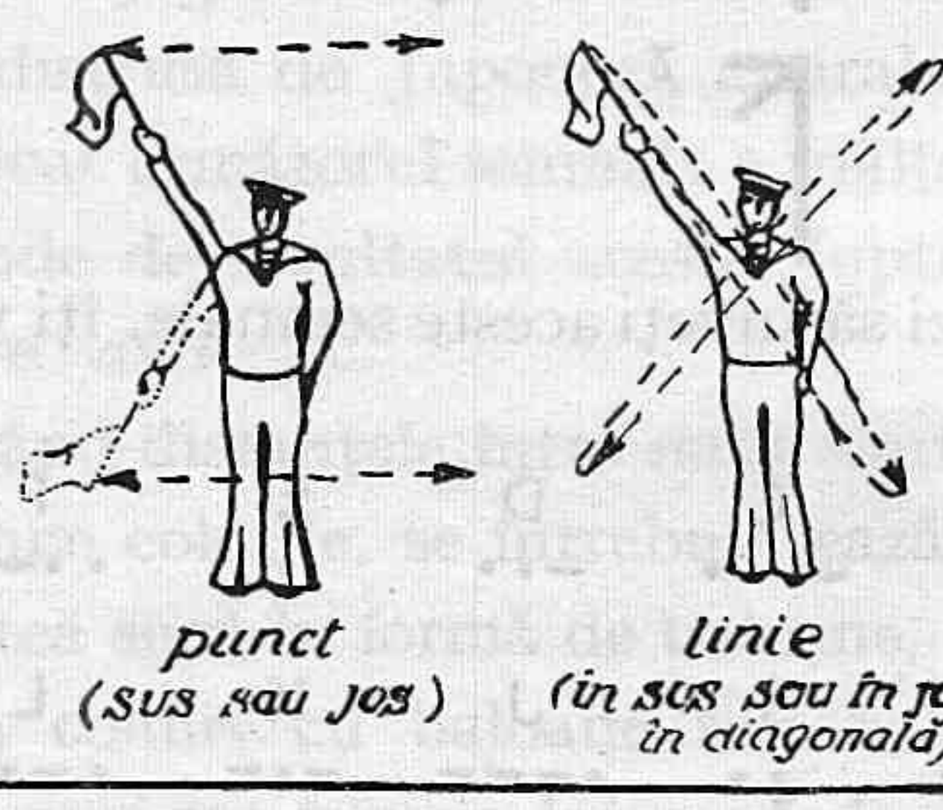
A	B	C	D	E	F
•–	–•••	–•–•	–••	•	••–•
G	**H**	**I**	**J**	**K**	**L**
––•	••••	••	•–––	–•–	•–••
M	**N**	**O**	**P**	**Q**	**R**
––	–•	–––	•––•	––•–	•–•
S	**T**	**U**	**V**	**W**	**X**
•••	–	••–	•••–	•––	–••–
Y	**Z**				
–•––	––••				

Este distractiv și interesant să cunoști acest alfabet, căci prin simple ciocănituri poți să te înțelegi cu un prieten care știe

alfabetul morse, conversația voastră rămâne un mister de nepătruns pentru cei neinițiați. În această privință vă povestim următoarele: odată un distins diplomat cam excentric a apărut la o masă de gală fără cravată, un tânăr care se găsea la masă a început să bată în aceasta câteva fraze prietenilor săi; priviți pe bătrânul XY și-a uitat cravata, dar spre uimirea acestora distinsul oaspete care înțelegea morse a repetat; priviți la tânărul XY și-a uitat buna creștere.

Cei cari a-ți fost la mare nu se poate să nu fi rămas uimiți când seara v'ați uitat către port în radă văzând atâtea luminițe aprinzându-se și stingându-se în vârfuri de catarge. Sunt marinarii de veghe care-și spun fel de fel de știri sau transmit ordinile pe care comandantul le dă subordonaților.

Morse cu brațele



Cu alfabetul Morse se poate semnaliza și cu ajutorul brațelor. Chiar în anumite împrejurări este mai comod decât codul semaforului, căci nu necesită decât o mână, cealaltă putând fi întrebuințată de semnalizator să se ție. Semnalele se fac cu brațul drept întins, în mâna dreaptă ținându-se un mic fanion colorat, bereta sau șapca.

Punctele se reprezintă prin mișcări orizontale ale brațului deasupra capului, câte una de fiecare punct, liniile prin mișcări ale brațului, oblice dela dreapta sus, la stânga jos. La sfârșitul fiecărui cuvânt se face o mișcare circulară a brațului. Prin aceeași mișcare, cel ce primește semnalul arată că l-a înțeles.

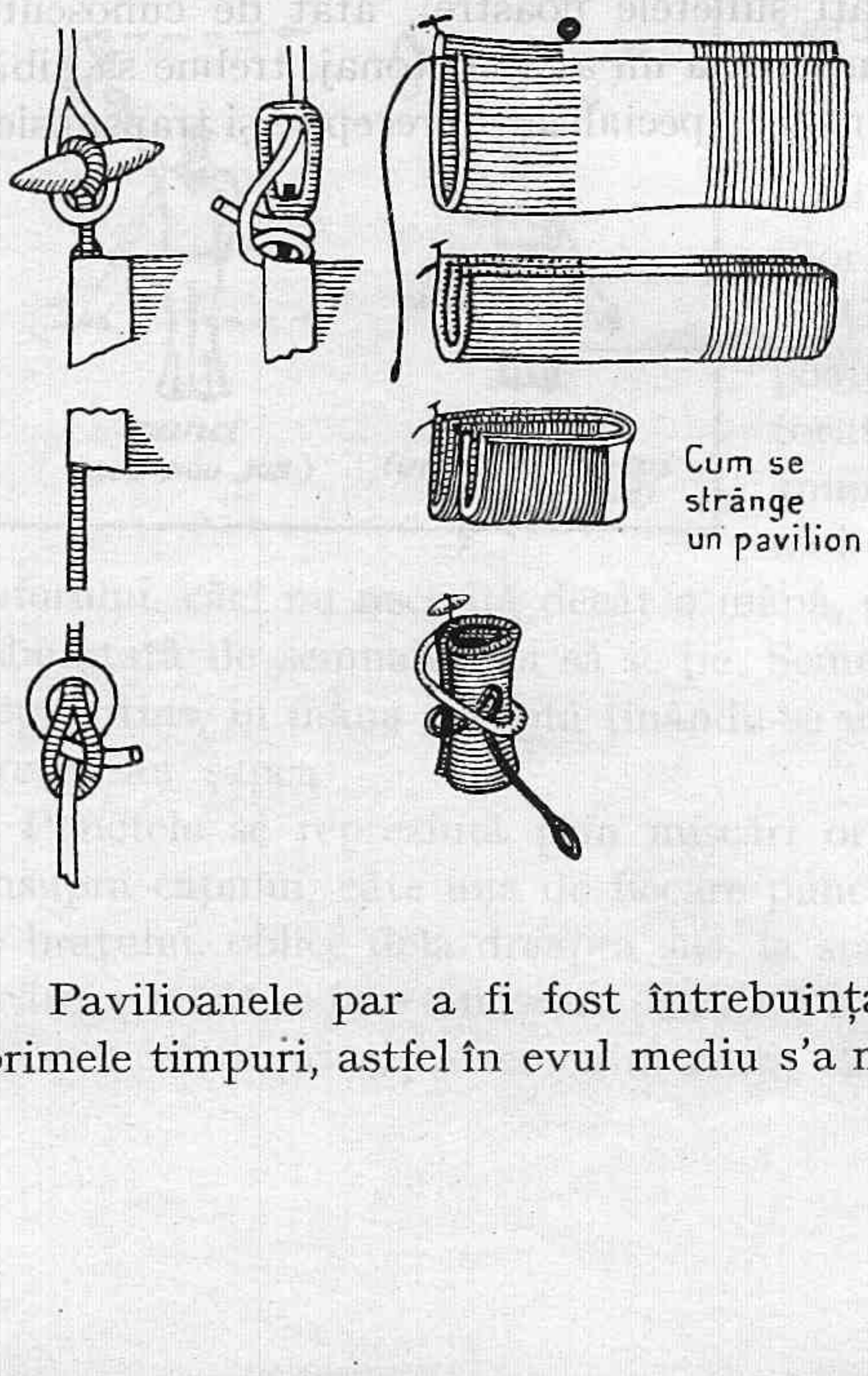
SEMNALIZAREA SUBMARINĂ. Apa este un excelent conducător de sunete, multe faruri și nave faruri transmit semnale de ceață prin apă, printr'un clopot care este suspendat de o geamandură și este acționat de un curent electric. Numele și poziția stațiunii ce transmite sunt date prin morse, iar sunetele recepționate de nave care au instalațiuni speciale asemănătoare cu acelea a unui telefon obisnuit.

TELEGRAFIA FĂRĂ FIR, a fost întrebuințată pentru prima oară de nava britanică Lucania în 1903. Este cel mai perfect sistem de transmiterea mesagiilor și cel mai curent utilizat. Semnalele prin telegrafia fără fir sunt transmise prin morse; conform unui cod internațional aflat în același volum cu cel de semnale prin pavilioane. Semnalul de dezastru este bunăoară S.O.S. (salvați sufletele noastre), atât de cunoscut.

Fiecare navă de comerț dela un anumit tonaj, trebue să aibă stațiune de T.F.S. și personal specializat în recepție și transmisie.

PAVILIOANE

Pavilioanele (steagurile) sunt întrebuințate pe mare fie să arate naționalitatea navelor, fie pe proprietarul lor, fie să indice gradul comandantului lor sau poate al unui vizitator important sau pasager, sau pentru semnale ridicate, separat sau în grupe.



Cum se strânge un pavilion

Studiul pavilioanelor este unul din cele mai interesante, deoarece multe dintre ele sunt rezultatul unei combinațiuni sau urmări ale unor evenimente istorice și politice interesante.

Heraldica are o parte însemnată în desemnarea steagurilor.

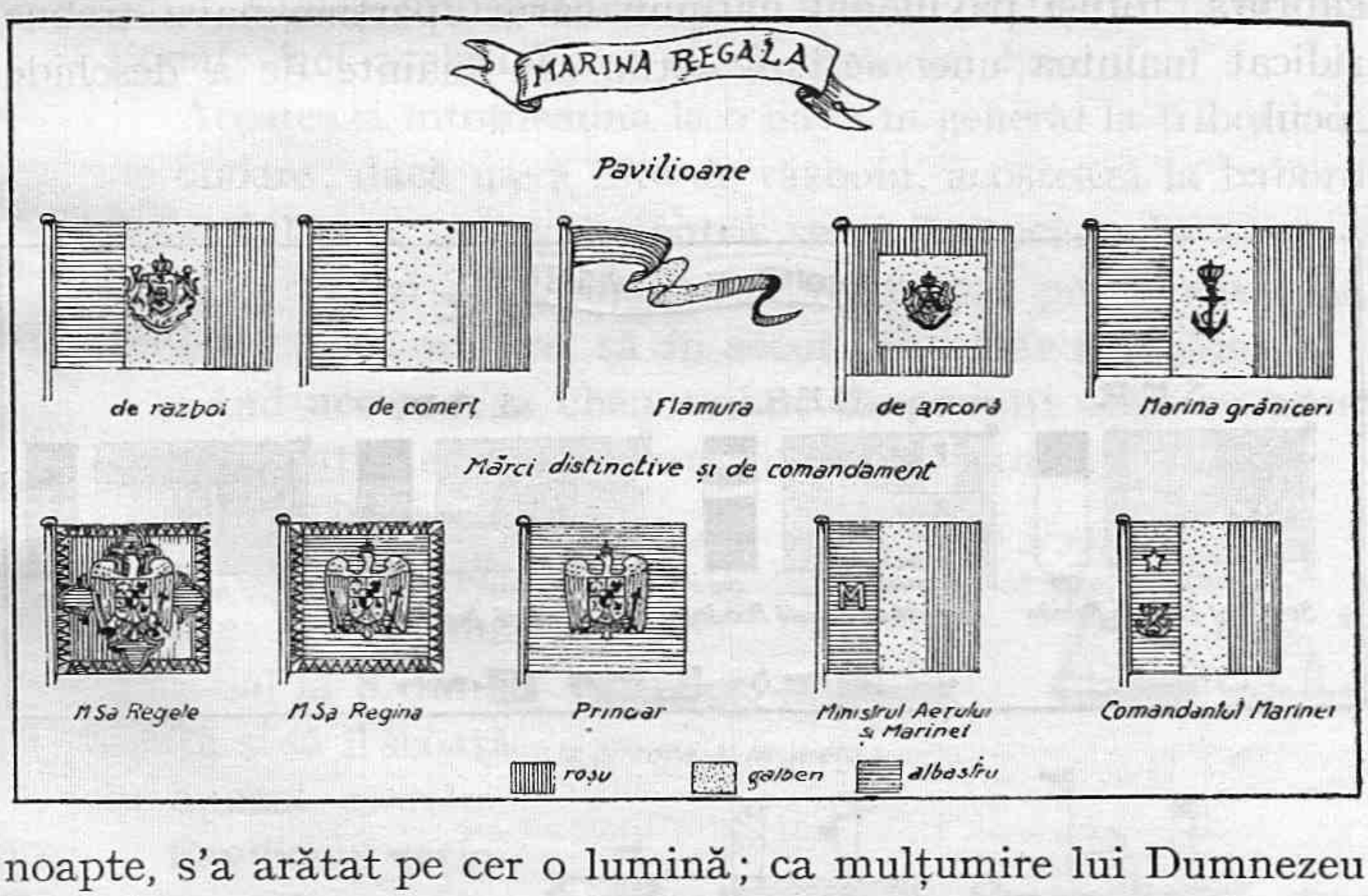
Pavilioanele par a fi fost întrebuințate pe mare încă din primele timpuri, astfel în evul mediu s'a născut ideea ca o navă

PAVILIOANELE STRĂINE

să întreacă pe alta prin splendoarea și numărul pavilioanelor și azi ne mai mirăm și nu putem înțelege cum putea fi înălțate pe nave așa de mici și așa de mult încărcate, un număr așa de mare de pavilioane.

De sigur că dela început i-a venit ideea unui comandant de navă ca pe lângă atâtea pavilioane colorate să-l ridice și pe al său personal. Ca oameni ce făceau parte din aceeași comunitate atunci când se aventurau în afară de apele lor s'a născut și la marinari nevoia de a arbora pavilionul națiunii căreia aparțineau, astfel pe lângă pavilionul de proprietate s'a ridicat și pavilionul național.

Cel mai vechi pavilion național întrebuințat se pare că a fost cel turcesc. Tradiția spune că la asediul Bizanțului, într'o



noapte, s'a arătat pe cer o lumină; ca mulțumire lui Dumnezeu s'a adoptat atunci ca emblemă luna și o stea.

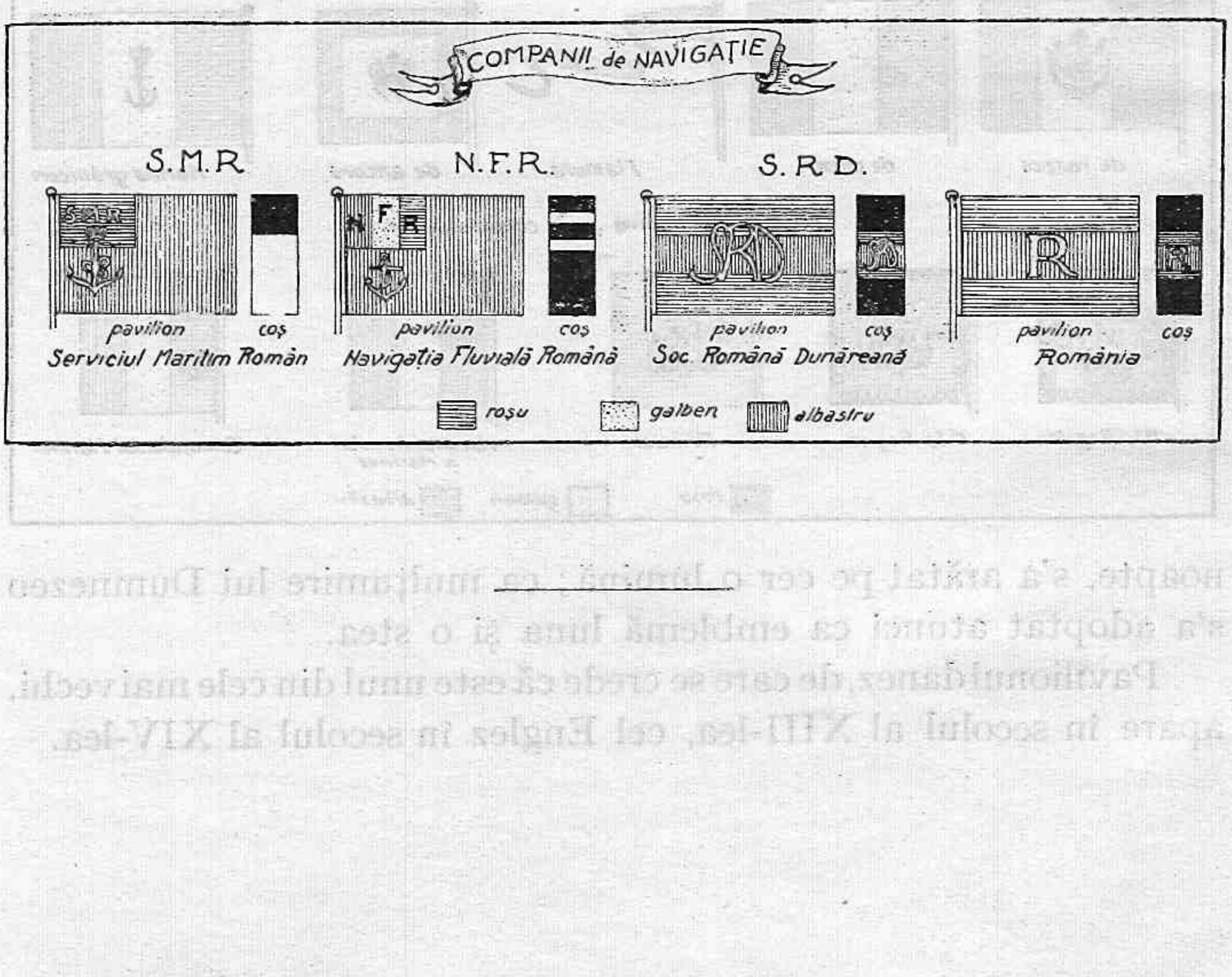
Pavilionul danez, de care se crede că este unul din cele mai vechi, apare în secolul al XIII-lea, cel Englez în secolul al XIV-lea.

Pavilioanele naționale de azi sunt aproape toate dreptunghiulare, colorile fiind așezate în chip diferit.

Obiceiul de a pune pavilionul în « bernă » (la jumătate) este destul de vechi (secolul al XIV-lea), dar a fost adoptat peste tot abia de curând.

Bernă înseamnă că pavilionul este pus cam la $^1/_3$ din înălțime. Se pune în bernă pavilionul atunci când vrea să se arate respectul în timpul funerariilor unor personagii distinse sau atunci când nava are la bord corpul neînsuflețit al unei persoane.

Este absolut obligatoriu ca fiecare îmbarcațiune să aibă pavilionul național ridicat acolo unde trebue. Legile Internaționale permit ridicarea pavilionului unei alte națiuni pentru a înșela pe inamic sau atunci când se intenționează a se face o captură, totuși pavilionul națiunii cărui aparține nava trebue ridicat înaintea unei acțiuni ostile sau înainte de a deschide focul.



ETICHETA NAVALĂ

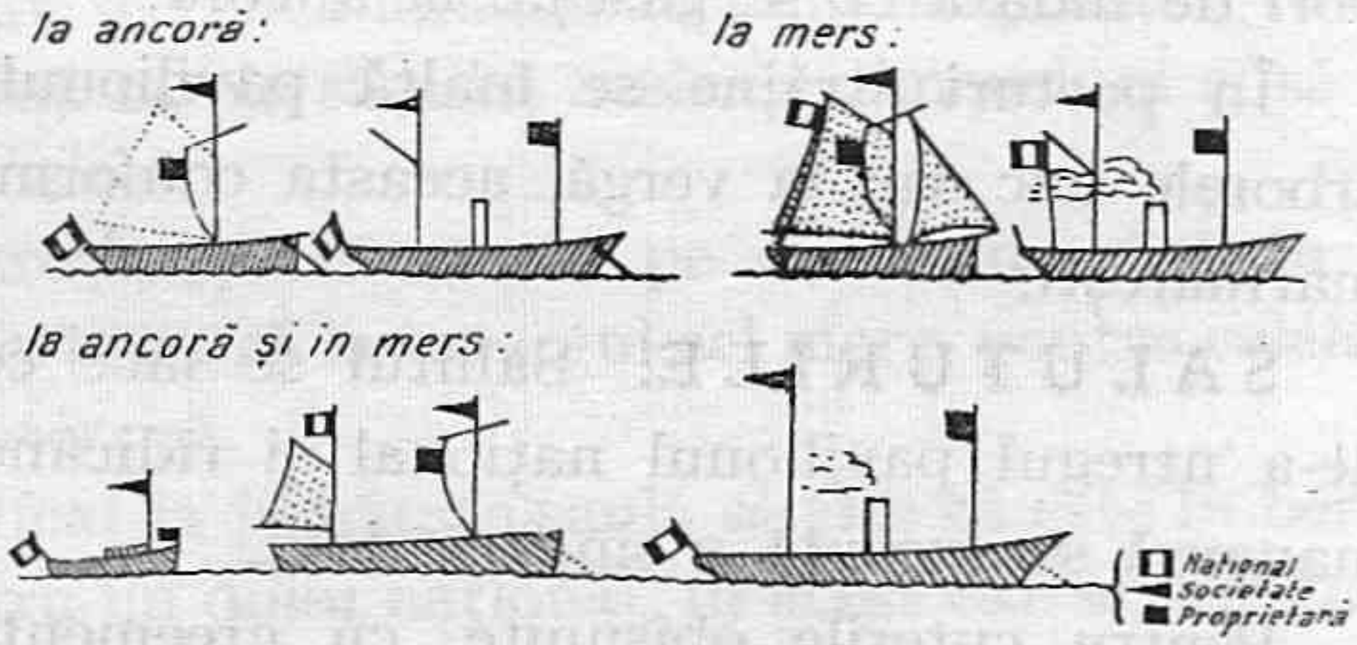
Marina a păstrat în tradițiile sale « politeța ». Există o serie de reguli marinărești, pe care trebue să le observi pentru a arăta că ești educat și că ești marinar.

Când te urci la bordul unei nave de războiu prin scara dela pupa, salută întotdeauna când sosești pe punte, pavilionul național; faci același lucru când părăsești bordul.

Acostează întotdeauna la o navă în general la tribord, bordul de onoare; dacă nava este de războiu, acostează la babord căci tribordul este rezervat pentru servicii speciale la acest fel de navă. Acostezi de asemeni cu prova spre prova navei la care acostezi, dacă nu vrei să fii socotit marinar începător.

Când acostezi la cheu trebue să permiți celor ce acostează la îmbarcațiunea ta să poată trece prin prova.

Orice îmbarcațiune trebue să arboreze pavilionul național la 8 dimineața și să îl scoată la apusul soarelui.



Pavilionul național se arborează în două feluri diferite:

Când nava este în marș, la picul arborelui mare (catargul din

pupa) și la ancoră sau la cheu la bastonul pavilionului dela pupa.

Ghidonul clubului unde proprietarul îmbarcațiunii este membru și unde îmbarcațiunea este oficial înregistrată va fi întotdeauna arborat la locul indicat. Sub niciun motiv un proprietar membru la mai multe cluburi nu poate arbora mai multe ghidoane deodată.

Pavilionul particular, este facultativ pentru proprietarii îmbarcațiunilor cari pot să-și aleagă după dorință un pavilion pentru uzul lor personal.

Acest pavilion se ridică la ora 8 și se coboară numai la plecarea definitivă a proprietarului sau când acesta părăsește portul în care staționează pentru un timp mai îndelungat.

Toate pavilioanele sunt scoborîte la apusul soarelui. Dacă o navă de război sau un yacht care poartă un pavilion distinctiv se găsește în port, scoborîrea pavilionului precum și ridicarea lui se face după aceasta. Pavilioanele sunt scoborîte foarte încet și simultan, în același moment luminile de ancoră se aprind și se pun la locul lor.

Un yacht care intră sau iese din port după apusul soarelui și înainte de răsărit va ridica pavilionul național, însă îl va scoborî de îndată ce se găsește la ancoră.

În porturi străine se înalță pavilionul țării respective la arborele mic sau la vergă, aceasta conform unor vechi tradiții marinărești.

SALUTURILE. Salutul se face coborînd încet și pe de-a 'ntregul pavilionul național și ridicându-l la loc. Această manevră se execută o singură dată.

Pentru cuterile obișnuite, cu greementul bermudian, care în marș nu au pavilion național, aceasta trebue să arboreze

pentru un moment pavilionul la pupa, să execute salutul și să-l scoată apoi din nou.

Yachturile, îmbarcațiunile, trebue să salute navele de război ale tuturor națiunilor; trebue să salute de asemeni yachturile străine și să se salute între ele.

Pavoazarea, se numește împodobirea navelor, yachturilor, îmbarcațiunilor cu pavilioane din Codul Internațional. Pavoazarea se face în onoarea unui personagiu sau pentru o zi națională mai importantă, sau când M. S. Regele vine în port.

Sunt două feluri de pavoaze: micul pavoaz și marele pavoaz.

Micul pavoaz se compune din pavilionul național și pavilionul ce se onorează.

Marele pavoaz se compune din micul pavoaz la care se pune începând dela etravă (vârful bompresului) trecând prin catarge și scoborîndu-se până la extrema pupa pavilioanele din Codul Internațional, așezate astfel ca să formeze colorile naționale, cele roșii spre prova, galbene la mijloc și albastre spre pupa.

Pavilionul de onoare: când este sărbătoare națională română pavilionul românesc, este pavilion de onoare; când este o sărbătoare națională străină care se onorează se ridică pavilionul național al acestei națiuni, la locul de onoare.

Pavoazul se ridică la 8 și se coboară la apus. Când sunt 2 pavilioane de onoare se ridică amândouă unul lângă altul, trebue însă să se țină seamă ca ele să aibă aceleași dimensiuni și să nu se pună unul sub altul.

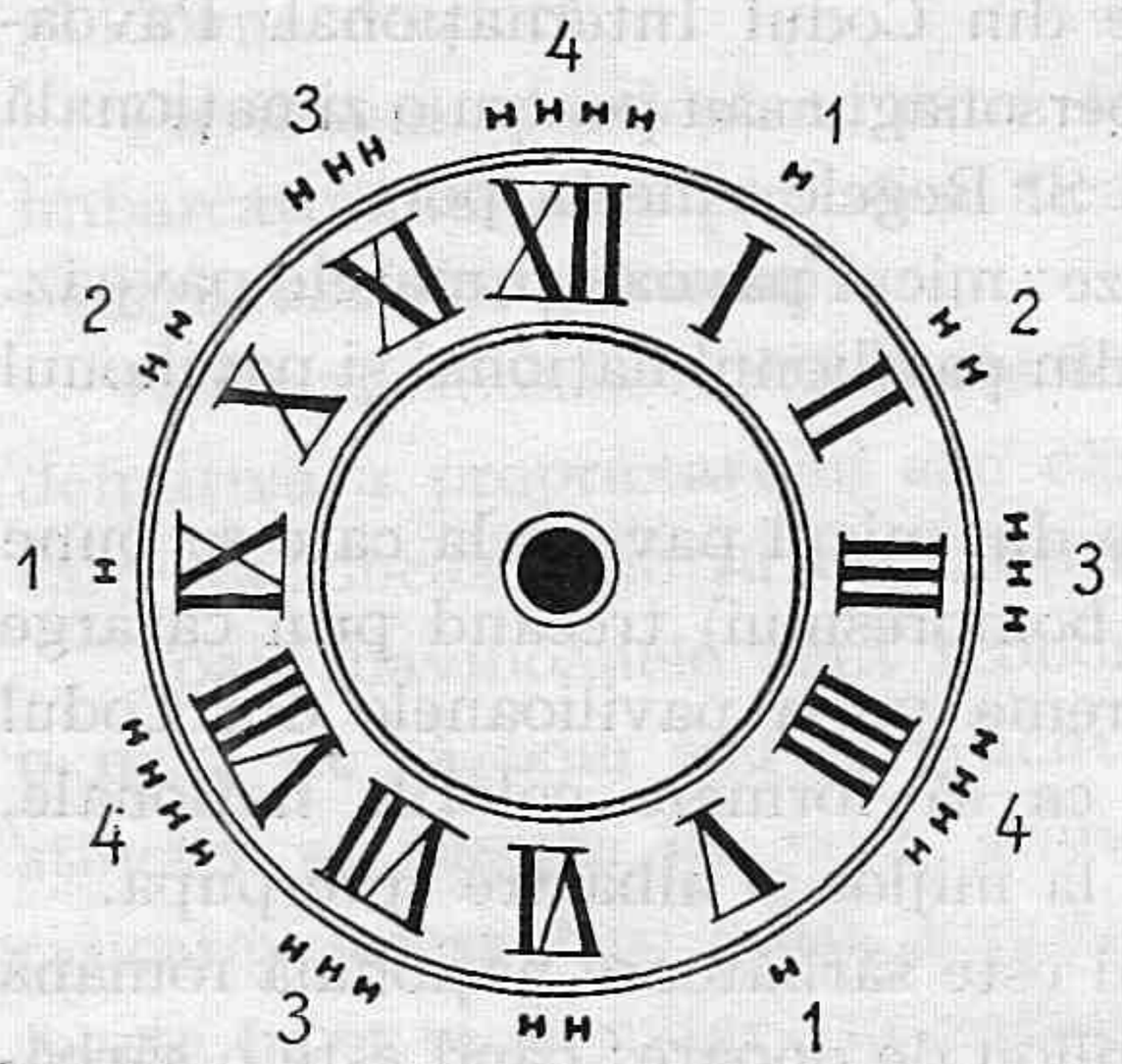
Flamura se întrebuințează numai pe navele de război, ea este tricoloră și se arborează la catargul cel mare, pentru celelalte bastimente este interzisă.

Un pavilion ridicat la jumătate saulă se zice că este în bernă, se pune astfel pentru un doliu național, în acest caz se pun toate pavilioanele în bernă, dacă se pune pentru proprietari se vor pune în bernă numai pavilionul de proprietar și acel al clubului

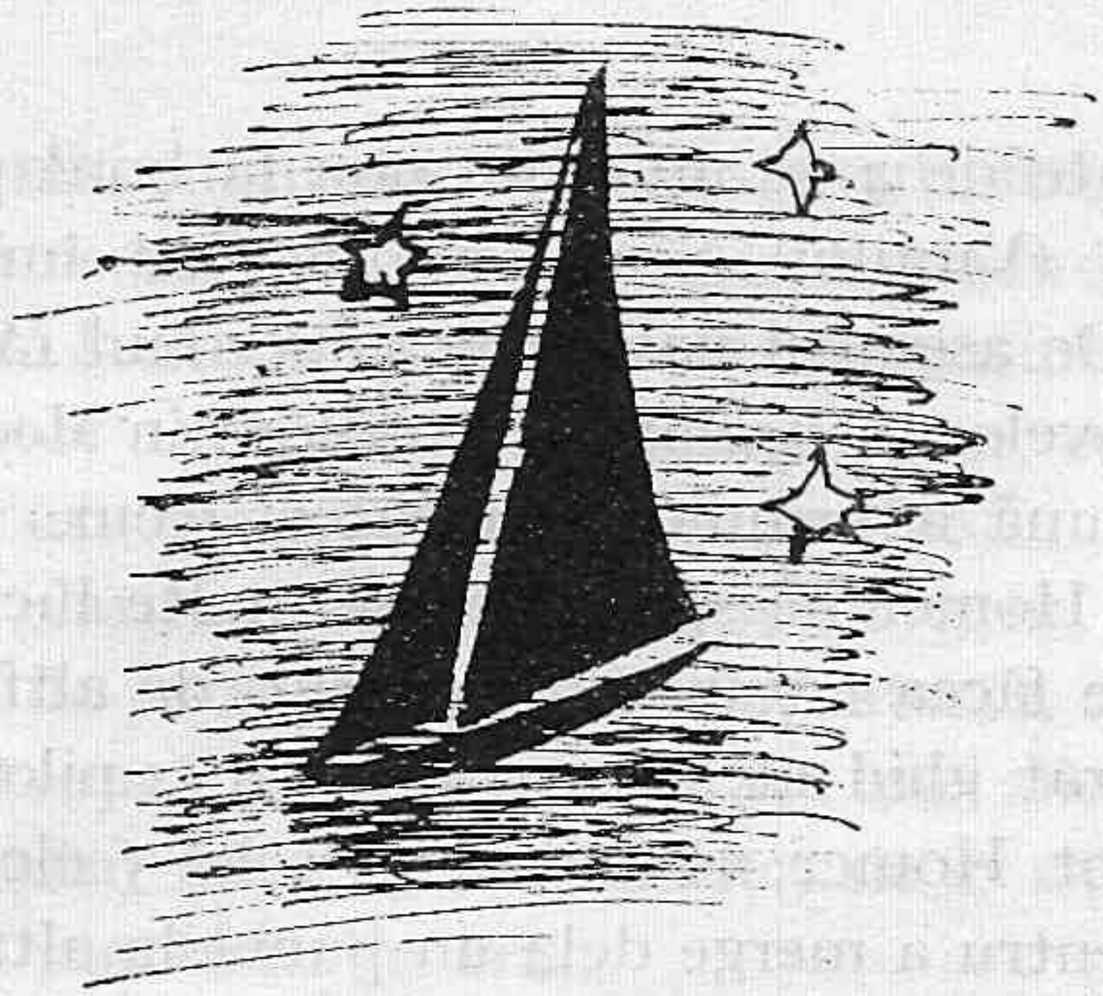
cărui aparține, pentru un membru al clubului se pune în bernă numai pavilionul asociației. Când pavilionul național este pus în bernă înseamnă că s'a întâmplat un accident grav la bord sau că se cere ajutor sau se transportă un mort.

— La bordul navelor de război se obișnuește atunci când se urcă un ofițer să se dea onorul « cu siflea » (fluer).

— Niciunui marinar nu îi este permis să scuipe în vânt, decât numai în cazul când a ocolit « cele 3 capuri ».



ORA ÎN MARE. Ziua începe la ora 8. În acest moment clopotele dela bordul navelor bat 4 lovituri duble, la 8½ o lovitură simplă, la 9 o lovitură dublă, la 9½ o lovitură dublă și una simplă, la 10 2 lovituri duble, la 10½ 2 lovituri duble și una simplă și așa mai departe. La ora 12 se bat 4 lovituri duble și se ia iar dela început pentrucă ora în mare se dă pe carturi adică pe timp de 4 ceasuri. Loviturile duble înseamnă ore, loviturile simple jumătăți de oră.



NAVIGAȚIA

Cât timp, câte cercetări, câtă ingeniozitate a trebuit pentru a se ajunge a se determina numai în câteva clipe punctul fix atins la un moment dat de un corp mobil pe un element mobil, căci aceasta este navigația; găsirea locului (punct fix) unde se află nava (corp mobil) pe un element mobil (marea).

Problema îmbrățișează laolaltă astronomia, geografia, situația și dimensiunile mării și coastelor.

Cu un atlas bun și câteva cărți, astăzi, oricine poate să-și facă o idee destul de justă despre lume, lucru destul de greu acum numai câteva sute de ani, când nu se știa nimic precis despre forma aștrilor și despre legile cari îi conduc, când ideile cele mai stranii circulau asupra formei pământului și dimensiunilor sale și asupra ființelor cari îl locuesc.

Pentru cei vechi pierderea pământului din vedere putea fi cauza tuturor relelor. Prăpastiile, anafoarele, monștri, zei răi, furtuni amenințau marinarul și slabele îmbarcațiuni pe care se găsea.

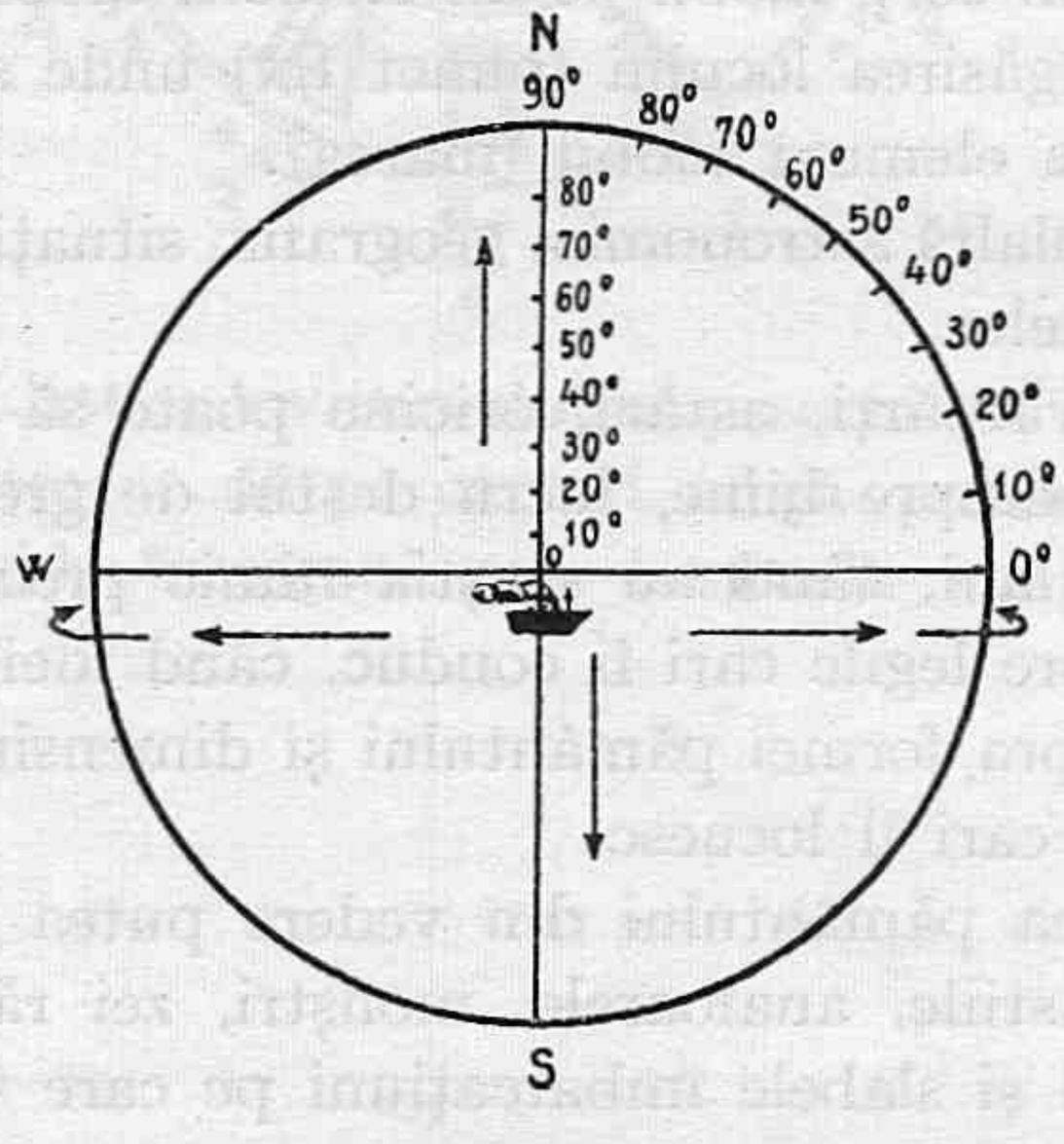
Adeseori la ora meselor, când coasta era propice, se trăgea îmbarcațiunea la mal; «întinși pe iarbă Enea și tovarășii săi se

odihneau înainte de a se urca din nou la bord pentru a-și continua drumul » (Virgiliu). Seara, în orice caz, îmbarcațiunea era trasă la mal. De asemeni navigația în sezonul rău era interzisă. Fragilitatea navelor și violența vânturilor din Mediterana explică teama de furtună a primilor navigatori eleni.

În Odisea, Homer ne spune foarte multe lucruri interesante de felul cum se făcea navigația în trecut, de altfel această carte este un adevărat ghid al Mediteranei (un « pilot » cum numim noi astăzi). Tot Homer ne indică și cele 3 elemente necesare marinarului pentru a merge dela un punct la altul, adică pentru a naviga: drumul (direcția pe glob), distanța parcursă și punctul (locul) navei.

În timpul zilei cei vechi se orientau după soare, noaptea după stele și în special după Steaua Polară; în caz de ceață sau de timp acoperit nu le rămânea decât sonda (măsurarea adâncimilor apei).

Încă din cele mai vechi timpuri se determina **punctul** (locul) navei în mare, calculând **latitudinea** și **longitudinea** locului.



Longitudine și latitudine.

Latitudinea este distanța unui loc măsurat pe meridian (cercul ce trece prin poli) până la ecuator; **longitudinea** este distanța măsurată pe ecuator, care separă un punct de un meridian ales după voie și care este astăzi cel dela Greenwich (un observator astronomic lângă Londra).

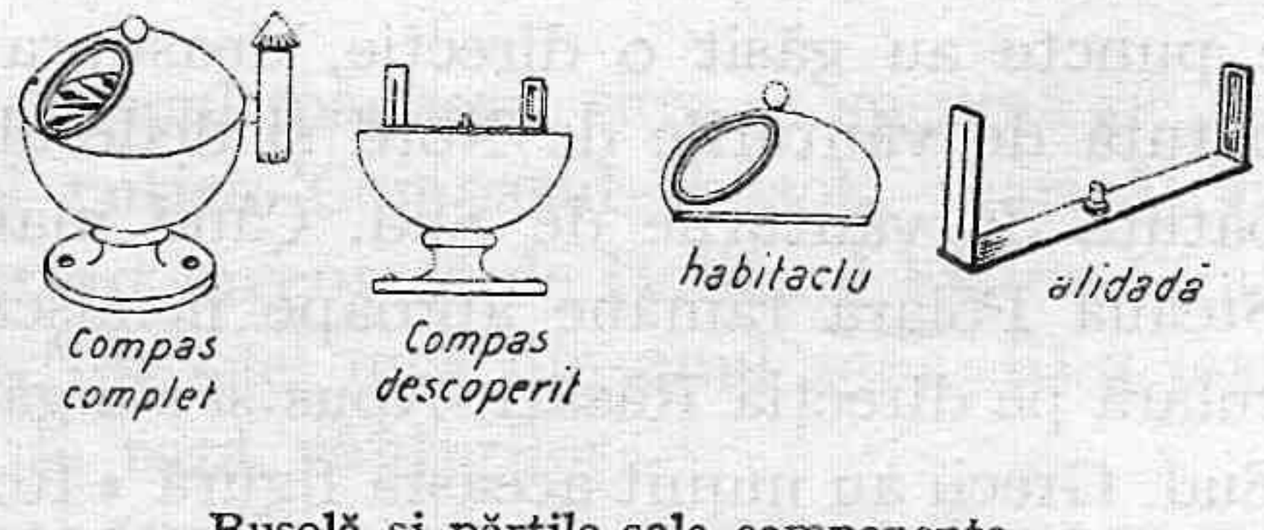
Pentru a nu mai confunda niciodată longitudinea cu latitudinea este suficient să ne gândim că longitudinea se ia în direcția lungimii Mării Negre și că latitudinea se ia în direcția lățimii aceleași mări.

Punctul căutat al navei, la un moment dat, este întretăierea celor două cercuri (longitudine și latitudine).

La început, latitudinea era înfățișată prin «climaturi» o bandă sau zonă de pământ paralelă la ecuator, a cărei lățime era dată de cea mai lungă zi a anului. Durata unei zile dela începutul și până la sfârșitul unui climat diferea de o cantitate fixă în minute: **cam o jumătate de oră.**

Ptolomeu a întrebuințat cel dintâiu expresia de latitudine, adică distanța în stadii dela ecuator. Practic se măsura la ora 12 lungimea umbrei unui băț înfipt în pământ sau măsurând înălțimea Polarei deasupra orizontului. Longitudinea se estima numai, nefiind încă găsit mijlocul de a fi calculată. Meridianul de origină de unde se socoteau longitudinile era plasat la limita cea mai occidentală al lumei cunoscute (pentru Erathosthene era la coloanele lui Hercule, Ptolomeu considera meridian de origină pe cel ce trecea prin insulele Canare).

Primul instrument de navigație, cel care l-a scutit pe navigator de a privi necontenit bolta cerească, care l-a scos din robia timpului frumos și a cerului senin și care l-a făcut să părăsească acest fir al Arianei, coasta, pentru a se avânta la cucerirea oceanelor, a fost «**busola**» sau «**compasul**», în termeni marinărești.



Busolă și părțile sale componente.

Cine a inventat busola nu se știe, ar fi greșit însă, să se creadă că a avut izvor unic.

În antichitate se cunoșteau proprietățile acului magnetic, se pare că practic pentru prima oară acul magnetic a fost utilizat de Chinezi, dela care l-au luat Arabii, care l-au adus în Europa.

Dacă ar fi să credem însă, un pasagiu din vieața Sf. Olaf în care se vorbește de o așa zisă « Piatra Soarelui » care pe timp acoperit arată direcția acestuia, atunci vedem că Normanzii întrebuințau busola încă din secolul al XI-lea.

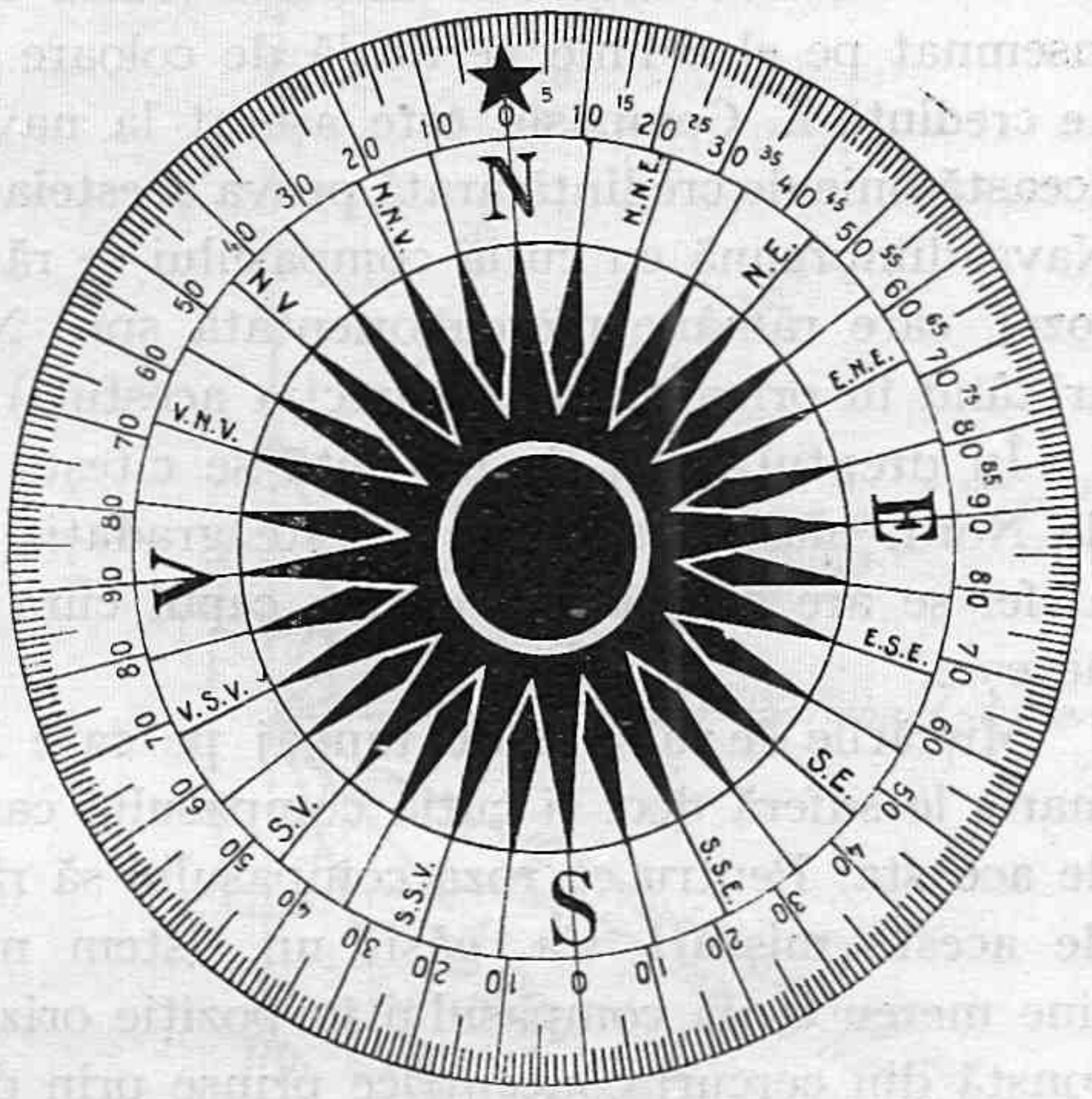
Despre busolă se vorbește obișnuit începând din secolul al XII-lea. Apariția ei a produs atât de mare bucurie încât a fost salutată chiar și de poeți, care au lăsat o mulțime de informațiuni prețioase de felul cum era construită.

Astfel, dintr'o poezie franțuzească din secolul al XII-lea aflăm că acul magnetic era introdus complet într'o bucată de trestie sau de lemn ușor și pus să plutească într'un vas cu apă, căci aceasta era toată greutatea, să se dea putință acului magnetic să se îndrepte în direcția Nord. Ceeace s'a adăogat mai târziu nu au fost decât simple perfecționări, busola fusese inventată și Shakespeare a putut spune cu drept cuvânt în celebra sa piesă « Mult sgomot pentru nimic » (actul III) că « Acum nu se mai navigă după stele ».

Roza vânturilor se cunoștea încă din antichitate. Cei vechi au observat mai întâiu apusul și răsăritul soarelui și unind aceste 2 puncte au găsit o direcție, deasupra căreia se găsește zona bătută de vânturile de Nord și dedesubtul căruia se află zona bătută de vânturile de Sud. Când mai târziu s'a observat că Steaua Polară rămâne aproape nemișcată s'a dus o perpendiculară pe direcția Răsărit-Apus și s'a găsit astfel direcția Nord-Sud. Grecii au numit această figură « Roza celor patru vânturi », mai târziu s'au adăogat alte direcții intermediare și s'a găsit « Roza celor opt vânturi ».

Prin combinarea **rozei vânturilor** cu acul magnetics'a inventat instrumentul de orientare cel mai perfect pentru multe secole.

Deosebirea dintre busola de buzunar (obișnuită) și busola marină (pe care o vom numi de aci înainte cu numele ei marinăresc de «compas») este următoarea: Busola obișnuită (de buzunar) are roza vânturilor desenată pe fundul cutiei, acul fiind sprijinit pe un picior fixat chiar în centrul acesteia, orientarea se face mișcând cutia în jurul acului până ce gradația Nord vine în dreptul vârfului îndreptat în spre Nord. La busola marină (sau compas) chiar acul magnetic poartă gradația, adică roza vânturilor este aplicată pe acul magnetic care se sprijină pe un picior așezat în centrul cutiei. Compasul (busola marină) în forma de azi se pare că a fost inventată de Italianul Flavio Gioia din Amalfi (orășel lângă Neapole) încă din anul 1302. El a fost acela care a legat acul de roza vânturilor.



Roza vânturilor și a compasului.

Cum vi s'a arătat mai sus la busola marină acul magnetic împreună cu roza vânturilor formează același corp, care pentru mai multă ușurință îl vom numi de aci înainte roza compasului. Roza are în centrul său prinsă o cupă de piatră tare (agat, rubin

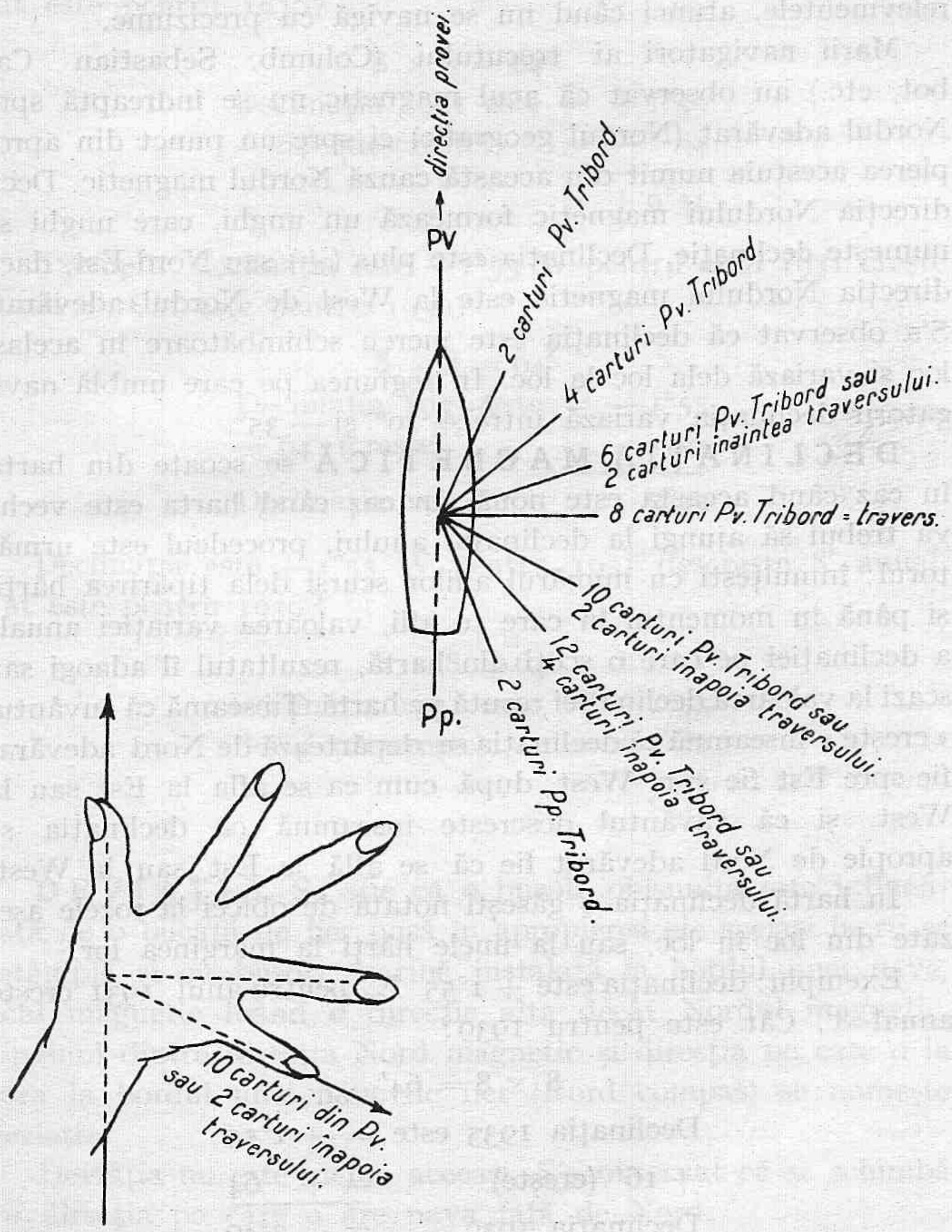
sau safir) numită « Cesculiță », cu ajutorul căreia se sprijină pe un picior. Se pune această piatră pentru ca mișcarea rozei într'o parte sau alta să se facă cu mai multă ușurință. Piciorul este fixat în centrul unui vas cilindric (cutia compasului) care are însemnat pe el o linie verticală de coloare albă numită « **Linia de credință** ». Compasul este așezat la navă în așa chip încât această linie de credință arată prova acesteia (este în axul navei). Nava dimpreună cu cutia compasului se răsucește deci **în jurul rozei,** care rămâne mereu orientată spre Nord (gradația Nord arătând în orice moment direcția acestuia).

În dreptul liniei de credință se citește direcția provei față de Nord, mai pe scurt se citește gradația din acel moment și astfel se are **drumul** navei sau **capul** cum i se mai zice marinărește.

Mișcările de ruliu și de tangaj pe care le suferă o navă pe mare, le suferă deci și cutia compasului care este strâns legată de aceasta. Pentru ca roza compasului să rămână independentă de aceste mișcări s'a găsit un sistem numit **cardanic,** care ține mereu cutia compasului în poziție orizontală. Acest sistem constă din cercuri concentrice prinse prin două diametre la 90° unul față de altul. Compasele de îmbarcațiuni sunt puse în cutii de lemn, transportabile. Compasele de navă sunt fixate într'un fel de dulapuri, acoperite cu un capac de metal, cam asemănătoare unei căști de scafandru, numite **«habitaclu»**.

Rozele sunt împărțite în carturi și grade: 360° sau 32 carturi (un cart are deci 11 grade, 15 minute). Originea gradelor ca și a carturilor este Nord, fiecare sfert de roză are deci 90° sau 8 carturi; de exemplu: Est = 90° sau 8 carturi, Sud = 180° sau 18 carturi, Vest = 270° sau 24 carturi și așa mai departe.

Carturile sunt o notație foarte veche care se mai păstrează în marină prin tradiție, fiind întrebuințate mai ales în cazuri când nu este nevoie a se da unghiurile la precizie de grad; bună-


Pv
Pp.
directia provei.
2 carturi Pv. Tribord
4 carturi Pv. Tribord
6 carturi Pv. Tribord sau
2 carturi inaintea traversului.
8 carturi Pv. Tribord = travers.
10 carturi Pv. Tribord sau
2 carturi inapoia traversului.
12 carturi Pv. Tribord sau
4 carturi inapoia traversului.
2 carturi Pp. Tribord.
10 carturi din Pv.
sau 2 carturi inapoia
traversului.

Carturile.

oară când se dă: direcția vânturilor și curenților, capurile și relevmentele, atunci când nu se navigă cu preciziune.

Marii navigatori ai trecutului (Columb, Sebastian Cabot, etc.) au observat că acul magnetic nu se îndreaptă spre Nordul adevărat (Nordul geografic) ci spre un punct din apropierea acestuia numit din această cauză Nordul magnetic. Deci, direcția Nordului magnetic formează un unghi, care unghi se numește **declinație.** Declinația este plus (+) sau Nord-Est, dacă direcția Nordului magnetic este la West de Nordul adevărat. S'a observat că declinația este mereu schimbătoare în același loc și variază dela loc la loc. In regiunea pe care umblă navigatorii declinația variază între + 20° și — 35°.

DECLINAȚIA MAGNETICĂ se scoate din hartă în caz când aceasta este nouă. In caz când harta este veche va trebui să ajungi la declinația anului, procedeul este următorul: înmulțești cu numărul anilor scurși dela tipărirea hărții și până în momentul în care te afli, valoarea variației anuale a declinației pe care o scoți din hartă, rezultatul îl adaogi sau scazi la valoarea declinației recută pe hartă. Ții seamă că cuvântul « crește » înseamnă că declinația se depărtează de Nord adevărat fie spre Est fie spre West, după cum ea se afla la Est sau la West, și că cuvântul descrește înseamnă că declinația se apropie de Nord adevărat fie că se află la Est sau la West.

În hartă declinația o găsești notată de obicei la rozele așezate din loc în loc, sau la unele hărți la marginea lor.

Exemplu: declinația este + 1°55 E., pentru anul 1931 crește anual 8′. Cât este pentru 1939?

$$8 \times 8 = 64'$$

Declinația 1935 este	=	+ 1°55
+ 16′ (crește)	=	+ 64
Declinația 1939	=	2°49

Declinația este + 1°55 E., pentru 1931 descreşte 8′ anual, cât este pentru 1939?

$$8 \times 8 = 64'$$

Declinația 1931 este	=	+ 1°55
— 64′ (descreşte)	=	— 64
	=	+ 0°51

Exemplu: declinația este —1°55 W pentru anul 1931 creşte anual 8′. Cât este pentru 1939?

$$8 \times 8 = 64'$$

Declinația 1935 este	=	— 1°55
— 64′ (creşte)	=	— 64
Declinația 1939	=	2°49

Declinația este —1°55 W pentru 1931 descreşte 8′ anual. Cât este pentru 1939?

$$8 \times 8 = 64'$$

Declinația 1931 este	=	— 1°55
+ 64′ (descreşte)	=	+ 64
	=	— 0°51

DEVIAȚIA. Se ştie că o busolă obişnuită este influențată de o bucată de fier pusă în apropierea ei; acelaşi lucru se întâmplă şi cu busola marină instalată la bordul unei nave, acul magnetic luând o direcție alta decât Nordul magnetic. Unghiul dintre direcția Nord magnetic şi direcția pe care o ia roza la bordul unei nave de fier (Nord compas) se numeşte **deviație.**

Deviația nu este mereu aceeaşi. S'a observat că se schimbă cu direcția pe care o are nava față de Nord.

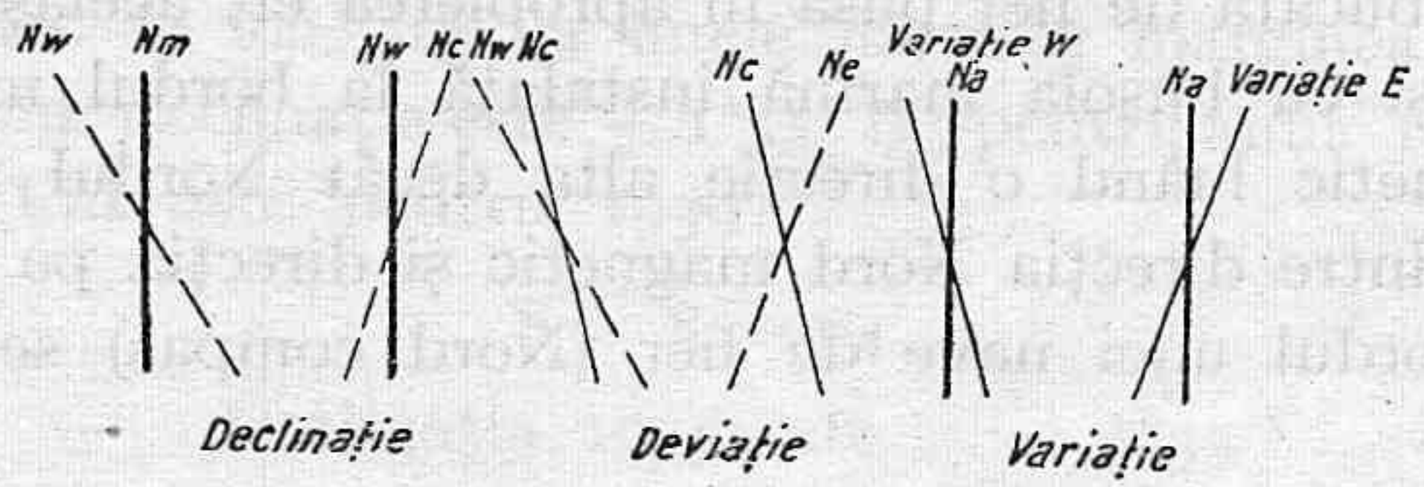
Deci sunt 3 Norduri de care trebue să se țină seamă în navigație, Nordul adevărat (geografic sau Nordul hărții), Nordul magnetic sau Nordul către care se îndreaptă acul busolei la uscat și Nordul compas sau Nordul către care se îndreaptă acul busolei la bordul unei nave.

Prin urmare, pentru ca să treci dela Nordul compas la Nordul adevărat (Nordul hărții) trebue să ai în vedere să se adauge sau să se scadă o cantitate egală cu diferența pe care o face busola din cauza declinației și din cauza deviației. Eroarea aceasta la un loc se chiamă « variație » și este egală cu suma celor două unghiuri. Dacă cele două unghiuri sunt de același semn se adună și variația ia semnul comun, dacă sunt de semne diferite se scad și ia semnul celei mai mari:

Exemplu:

D (declinația)	= —7° (N-W)	D = +3° (E)
d (deviația)	= —2° (N-W)	d = +5° (E)
W (variația)	= —9° (N-W)	W = +8° (E)
D = —14° (N-W)		D = — 7° (N-W)
d = + 3° (N-E)		d = +11° (N-E)
W = —11° (N-W)		W = + 4° (N-E)

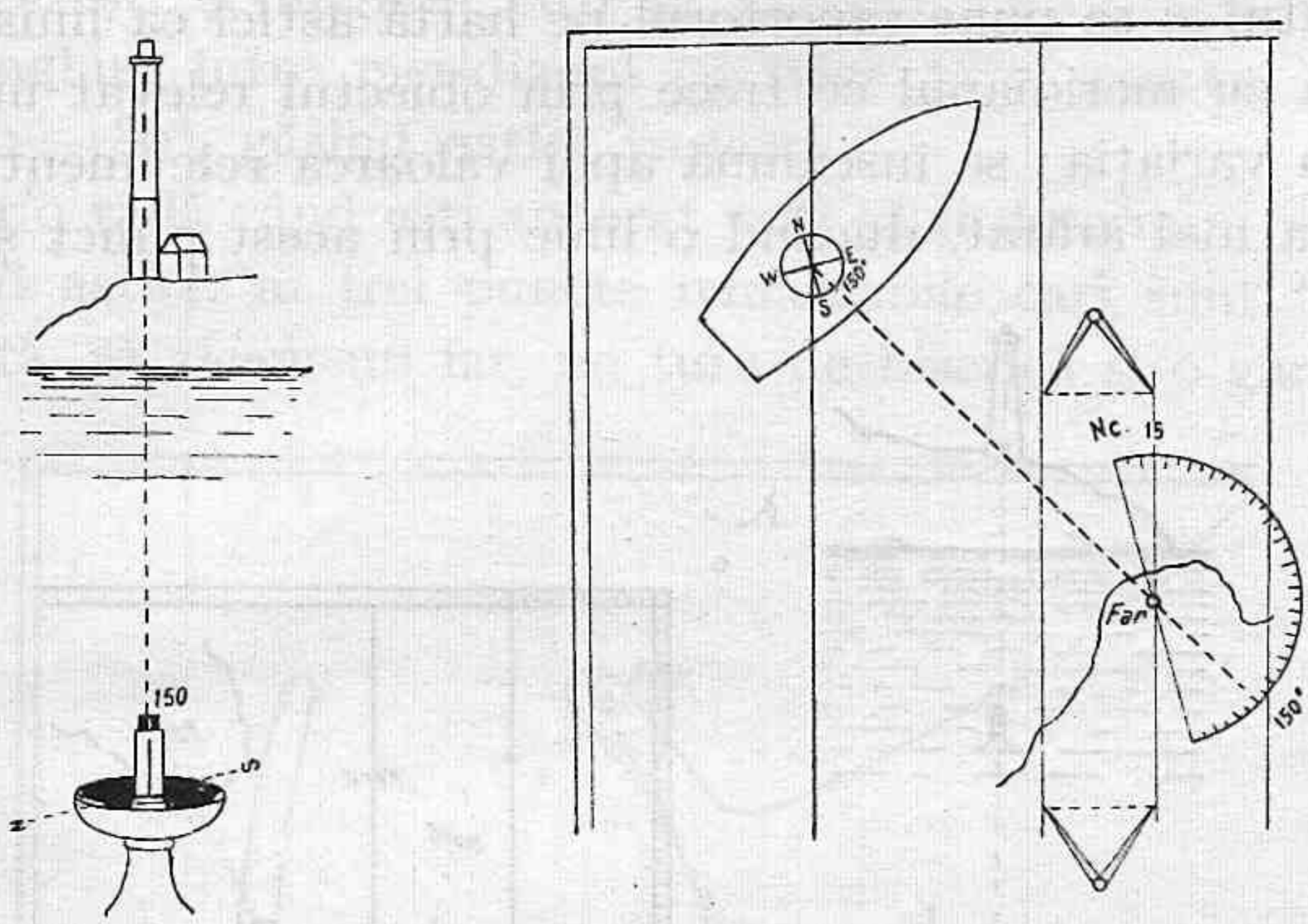
Ne-am gândit să-ți dăm o metodă prin care să determini « variația » (suma deviației și declinației), metodă simplă și pe



care o poți folosi de-a-lungul coastelor românești foarte bine.

Când vei naviga spre alte zări va fi nevoie să-ți calculezi deviația.

Pentru a determina variația ai nevoie de un aliniament. Eși în mare și vizând prin alidada aliniamentul, citești la compas

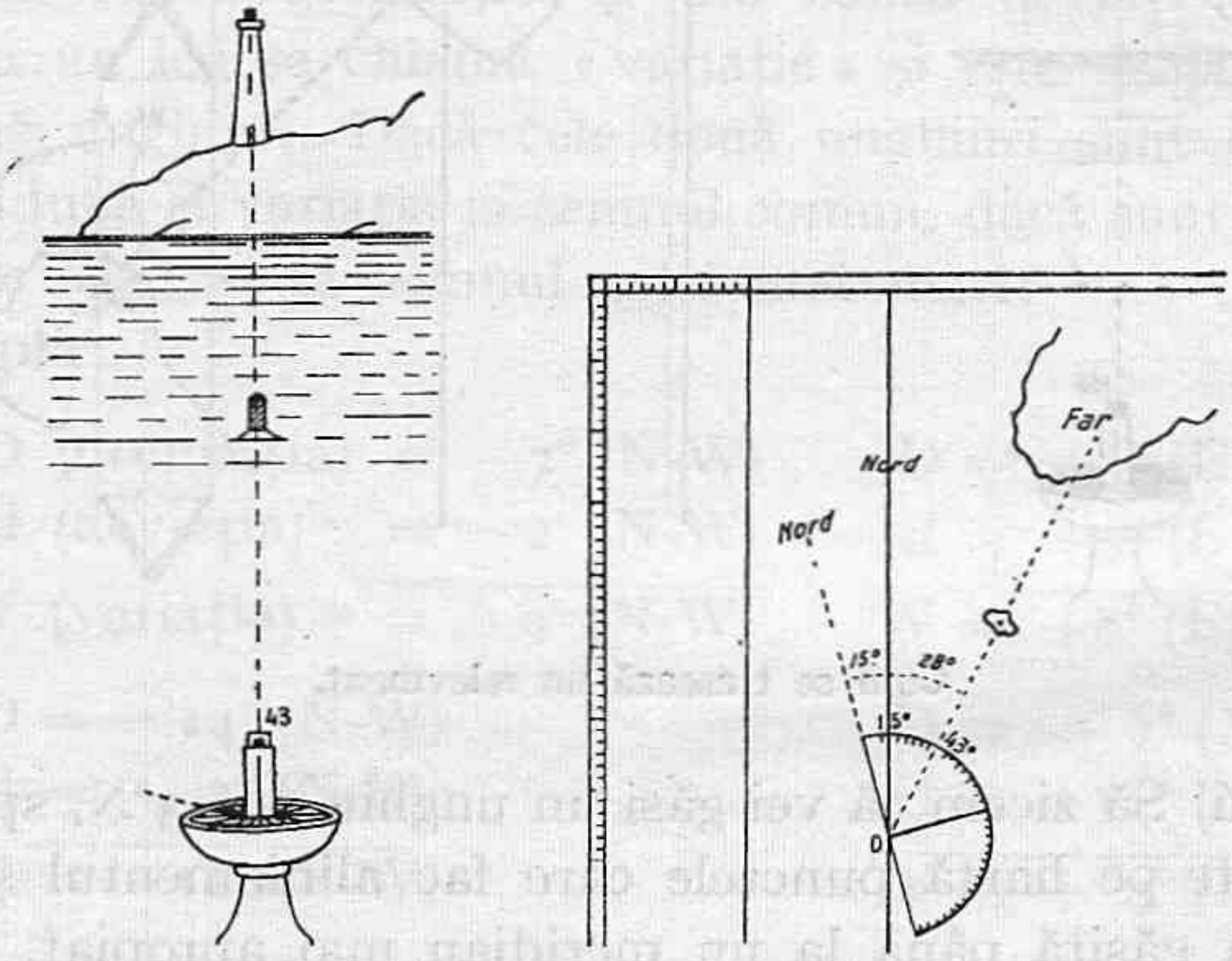


Cum se trasează un relevment.

direcția lui. Să zicem că vei găsi un unghiu de 43°N, spre exemplu; unește pe hartă punctele care fac aliniamentul și prelungește linia găsită până la un meridian mai apropiat, pune raportorul cu centrul pe punctul de intersecție și gradația 43° în direcția aliniamentului. Raportorul se va găsi orientat la fel ca și compasul la bordul îmbarcațiunii tale. Citește unghiul între Nord (direcția meridianului) și marginea raportorului (care în cazul de față este chiar Nord compas) și ai astfel valoarea variației. Presupunem că este 15 grade, — și cum acesta este la West de Nord adevărat ai atunci o variație de 15° Nord-West sau de semnul —.

Deacum înainte în trasările de drum sau de relevment pe care le vei face vei considera raportorul ca reprezentând roza

compasului și îl vei pune pe hartă astfel ca linia sa 0—180° să facă cu meridianul acestuia un unghiu egal cu acel al variației. Exemplu: pentru a fixa direcția unui relevment adevărat pe hartă se procedează astfel: se citește la compas relevmentul și se pune raportorul pe hartă astfel ca linia 0—180° să facă cu meridianul ce trece prin obiectul relevat un unghiu egal cu variația; se înseamnă apoi valoarea relevmentului citit cum s'a mai arătat, ducând o linie prin acest punct și centrul



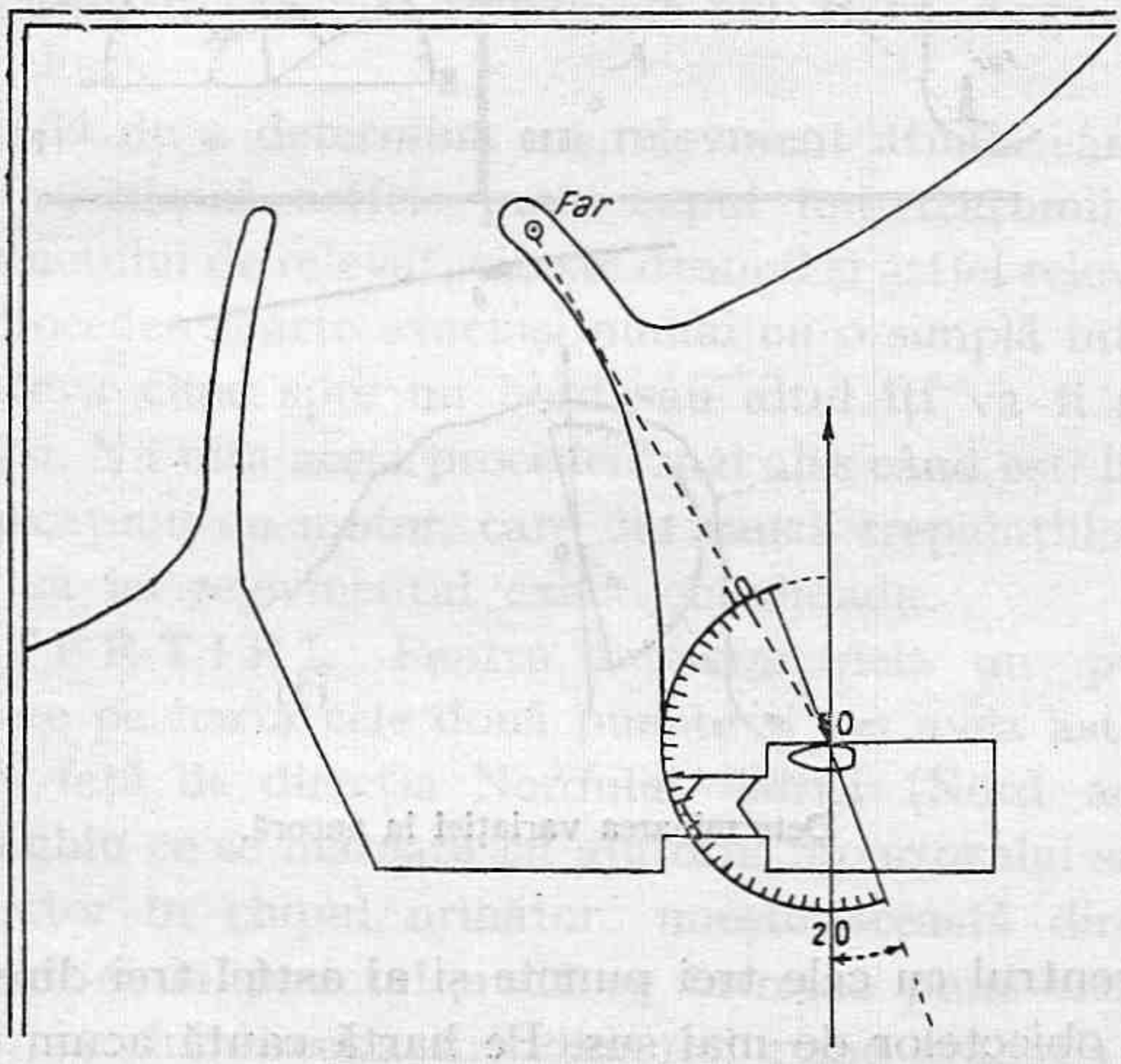
Determinarea practic a variației.

raportorului, care se găsește în obiectul relevat. Se află astfel relevmentul adevărat căutat, (variația după cum vezi s'a pus astfel în mod automat). Obișnuește-te cu această metodă de a trece dela relevment compas la relevment adevărat cu ajutorul raportorului utilizat ca rozăși vei fi supus la mai puține greșeli.

Pentru a determina variația îți mai dăm un procedeu atunci când nu ai un aliniament care să fie trecut pe hartă. Ești să presupunem într'un port, legat la mal. Unește pe hartă printr'o

linie unul din faruri cu punctul în care te găsești cu îmbarcațiunea (pe un plan al portului respectiv, lucrul se poate executa foarte exact), citește cu alidada relevmentul la compas al farului. Pune raportorul pe hartă cu centrul în punctul în care te găsești și unghiul citit la alidada pe direcția farului, citește unghiul între meridianul ce trece prin punctul tău și direcția 0—180°, găsind astfel variația.

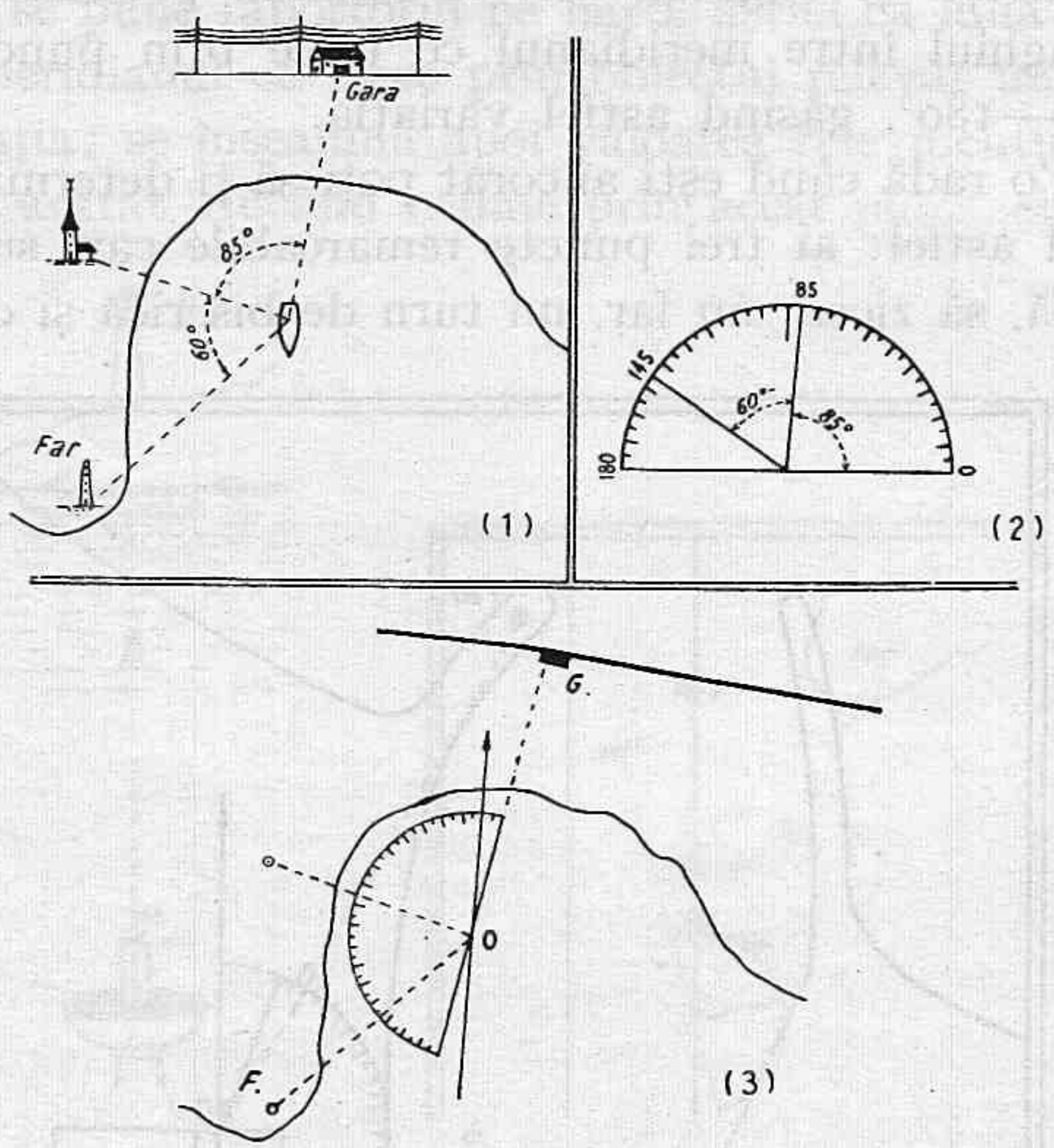
Și într'o radă când ești ancorat poți să-ți determini variația procedând astfel: ai trei puncte remarcabile cari sunt trecute și pe hartă, să zicem un far, un turn de biserică și o gară.



Determinarea variației în port.

Relevează la compas aceste puncte unul câte unul și vei găsi relevmentul la compas al farului 225°, al bisericii 285° și al gării 10°. Fă diferența două câte două a relevmentelor aflate

și vei găsi unghiul între far și biserică 60°, între biserică și gară 85°. Pe o hârtie de calc pune cu raportorul aceste două unghiuri alăturate unul de altul (având o latură comună), ai grije a fixa poziția centrului raportorului și a celor trei puncte relevate,



Determinarea variației la ancoră.

unește centrul cu cele trei puncte și ai astfel trei direcții relevmentele obiectelor de mai sus. Pe hartă caută acum prin tatonament ca direcțiile relevmentelor să treacă prin punctele respective, înțeapă ușor punctul de intersecție, locul unde a fost centrul raportorului și ai astfel fixat punctul îmbarcațiunii tale (sau mai bine chiar punctul centrului rozei tale). Procedează astfel cum s'a arătat mai înainte pentru determinarea variației

întrucât ai toate elementele, adică punctul unde te găsești și mai multe obiecte pe care le poți releva și care sunt trecute pe hartă. Acesta este de altfel și cel mai corect procedeu.

Când valoarea variației este apropiată de cea a declinației magnetice trecută în hartă, atunci procedeul este bun, dacă valoarea diferenței lor este mai mare de 10—15°, și acest lucru nu este niciodată imposibil la bordul unei îmbarcațiuni cu motor, atunci procedează după cursurile de specialitate sau adresează-te unui marinar care te va sfătui ce să faci; uneori va fi nevoie chiar să schimbi compasul din locul lui. (Ca un sfat: declinația pentru coastele românești ale Mării Negre este de circa +2° Est).

O metodă de a determina un relevment atunci când nu ai alidadă. Procedează astfel: pune capul îmbarcațiunii tale în direcția punctului de relevat, citește drumul și astfel relevmentul. Este un procedeu foarte exact și numai cu o simplă întoarcere, pentru câteva clipe spre un bord sau altul îți va fi suficient spre a-l găsi. Nu uita acest procedeu mai ales când ești la bordul unei îmbarcațiuni cu motor, care din cauza trepidațiilor te pot împiedica să iei relevmentul exact cu alidada.

CONVERTIRI. Pentru a merge dela un punct la altul, unește pe hartă cele două puncte și vei avea astfel o direcție care față de direcția Nordului hărții (Nord adevărat) face un unghiu ce se măsoară cu ajutorul raportorului sau echerului raportor în chipul următor: unește această direcție cu un meridian și la punctul unde se întretae pune centrul raportorului, iar în direcția meridianului pune gradația o° și la gradația corespunzătoare vei avea direcția pe care trebue să mergi pentru a ajunge dela un punct la altul (vei găsi drumul adevărat al navei). Pentru a naviga însă cu nava dacă ai lua acest drum la compas nu ai ajunge niciodată la punctul propus căci, după cum s'a arătat mai sus, acul magnetic influențat

de deviație și de declinație (variația) ia altă direcție decât direcția Nord adevărat și deci unghiul pe care l-ai pune la compas va fi diferit de unghiul adevărat cu o cantitate egală cu variația. Deci, pentru a găsi drumul navei corespunzător drumului adevărat, scos din hartă, trebue să scazi variația cu semnul ei din acesta din urmă, — pentru a găsi drumul hărții (drumul adevărat) adaugă la drumul compas variația cu semnul ei. Trecerea aceasta dela drum adevărat (Da) la drumul compas (Dc) și invers, se numește **convertire.**

Se dă următoarea regulă pentru ușurința memorizării: dela bun (drum adevărat) la rău (drum compas) se trece scăzând, dela rău la bun se trece adăugând. Nu trebue să uiți că aceste operațiuni se fac algebric ținându-se seamă de semne [1]). Exemplu: Drumul adevărat (scos din hartă) este 60°. Declinația este —7°, deviația este —2°. Care este drumul ce trebue luat la compas?

D = —7° Da (drum adevărat) = 60°
d = —2° — (minus) variația = —9°
W = —9° Dc (drumul compas) = 69°

Exemplu: Drumul adevărat egal cu 75°, declinația este +3°, deviația este +5°. Care este drumul ce trebue luat la compas?

D = +3° Da = 75°
d = +5° — W = 8°
W = +8° Dc = 67°

Exemplu: Drum compas 69°, variația — 9°, drum adevărat?

Dc = 69°
+ W = +9°
Da = 60°

[1]) Această regulă este valabilă când compasul este gradat dela 0° la 360.

Exemplu: Drum compas 67°, variația +8°, drumul adevărat?

$$\begin{array}{r} Dc = 67° \\ +\ W = +8° \\ \hline Da = 75° \end{array}$$

DERIVA. O îmbarcațiune cu cât este mai mică cu atât este mai puternic influențată de vânt sau de curenți, cari fac nu numai ca nava să nu te ducă la locul dorit dar îți pun și viața în primejdie, mai ales atunci când vei naviga într'o regiune cu stânci și maluri inospitaliere. Această influență a vântului sau a curenților se poate manifesta printr'o deplasare a navei spre dreapta sau spre stânga drumului, fie printr'un câștig sau pierdere de viteză. Prin urmare în afară de corecțiile de declinație și deviație mai trebue făcută o corecție pentru a avea cu mai multă precizie direcția pe care trebue s'o urmeze nava pentru a ajunge la punctul dorit. Această nouă eroare se numește « derivă ». Deriva este unghiul format de direcția pe care trebue s'o urmeze nava și drumul pe care în realitate îl urmează nava pe mare. Deriva din direcția capului navei sau din pupa acesteia are influență mare asupra vitezei și deci se va ține seamă la calcularea timpului în care se parcurge drumul propus.

Când nava este în mers poți deduce cu multă ușurință deriva uitându-te la pupa; unghiul dintre siajul navei și drumul navei este tocmai unghiul pe care trebue să-l adaogi sau să-l scazi din drumul tău.

De ex.: mergi în drum 359°. Unghiul dintre drum și siaj este tribord 5°. Pentru ca să mergi pe drumul propus trebue să adaugi la drumul tău 5°; — mergând în același drum deriva la babord fiind tot 5°, — trebue să scazi din drumul tău 5° — pentru a merge pe drumul propus. Deci, deriva la tribord este cu semnul « plus » (+) și la babord cu semnul « minus » (—).

Practica se face dând o înclinare navei în direcția vântului (curentului) egală cu acest unghiu.

Aprecierea valoarei derivei se poate deduce și din indicațiunile date de hărțile marine, cărțile pilot, tablele de curenți, etc.

Am considerat că nava ta are viteză, are deci «**siaj**», adică lasă o urmă pe apă, dar sunt cazuri când nava nu are viteză, stă pe loc (asta nu înseamnă că nu ai derivă). Pentru a vedea deriva în acest caz aruncă în apă o bucată de lemn sau de hârtie, vei vedea cum aceasta rămâne într'o parte sau alta a navei tale, ceea ce înseamnă că aceasta a derivat într'o parte sau în alta. Când vântul nu mai bate ca să poți merge cu velă, când puterile te-au părăsit și nu mai poți trage la rame, deriva te poate arunca pe stânci sau la mal și în chipul acesta viața poate să-ți fie pusă în pericol. Învață deci să cunoști deriva și fii atent la ea căci o vorbă marinărească spune «darul de a aprecia deriva este calitatea marinarului bun».

PUNCTUL NAVEI. Problema drumului pe care trebue să-l urmeze o navă pentru a merge dela un punct la altul s'a rezolvat mai sus, rămâne acum a se rezolva cealaltă problemă «punctul» (locul) în care se găsește o navă în orice moment.

Am văzut că în antichitate navigația se făcea urmărind cât mai de aproape coasta. Pentru acest lucru începând cu Odiseea și sfârșind cu **cărțile pilot** moderne s'au scris o mulțime de cărți în care punctele cele mai importante și datele cele mai importante cu privire la coastă au fost trecute cu cea mai mare îngrijire. Astfel Periplele, Portolanurile, Instrucțiunile Nautice sunt adevărate ghiduri pentru navigatori în decursul veacului. Adăugarea de schițe de coastă, începută în secolul al XV-lea de Garcie Fernand a făcut din ele documente foarte complete.

Hărțile marine au însemnate pe ele punctele importante de pe coastă. Aceste însemnări completate cu schițe de coastă și cu indicațiuni conținute în instrucțiunile nautice sunt urmașele directe ale vechilor Portolane.

Aceste puncte importante sunt farurile, semafoarele, turnurile de biserici, câte odată chiar arborii mai interesanți și semnalele de toate felurile.

RELEVMENTE. Pentru a determina punctul navei cu ajutorul obiectelor vizibile dela uscat este nevoie să se măsoare unghiul pe care-l face direcția obiectului (numită **relevment**) văzut dela navă cu direcția Nord adevărat și să se treacă această direcție pe hartă.

Relevmentele se măsoară cu instrumente numite **alidade.** Acestea sunt de diferite construcțiuni. Cea mai simplă se compune dintr'un cerc gradat de un diametru aproape egal cu acel al cutiei compasului, de care de altfel acesta se fixează, în centrul cărui cerc este prinsă o riglă de metal îndoită în formă de « U », care are pe unul din brațe o tăetură foarte subțire prin care se privește, iar la celălalt capăt are o ferăstruică prevăzută la mijloc cu un fir de metal. Rigla se poate roti de jurîmprejurul cercului gradat. Citirile se fac fie pe cercul gradat care este orientat astfel că « O ». să fie în dreptul liniei de credință, sau mai practic se citește unghiul direct pe compas, obținându-se astfel relevmentul compas (Rc.). Pentru a avea relevmentul adevărat (Ra.) se procedează la fel ca la transformarea drumurilor compas în drumuri adevărate, adică vei adăuga variația +).

Exemplu: Un obiect este relevat în relevment compas 215°, variația este de —8° pentru drumul în care merge nava.

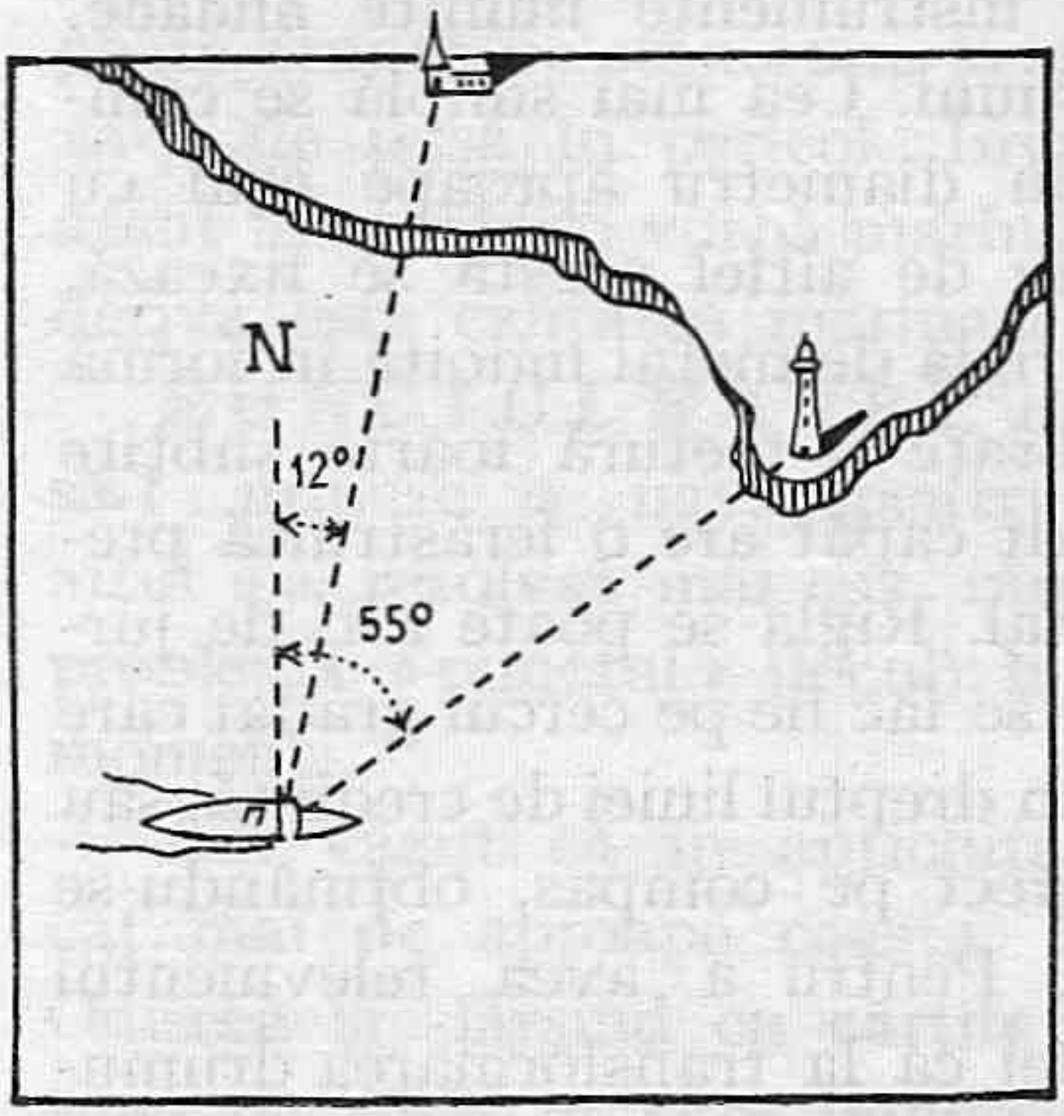
$$\begin{aligned} Rc &= 215^\circ \\ +W &= \pm\ 8^\circ \\ \hline Ra &= 207^\circ \end{aligned}$$

Observații: Trebue să ții seamă că variația se ia în aceea care este pentru drumul în care merge momentan nava.

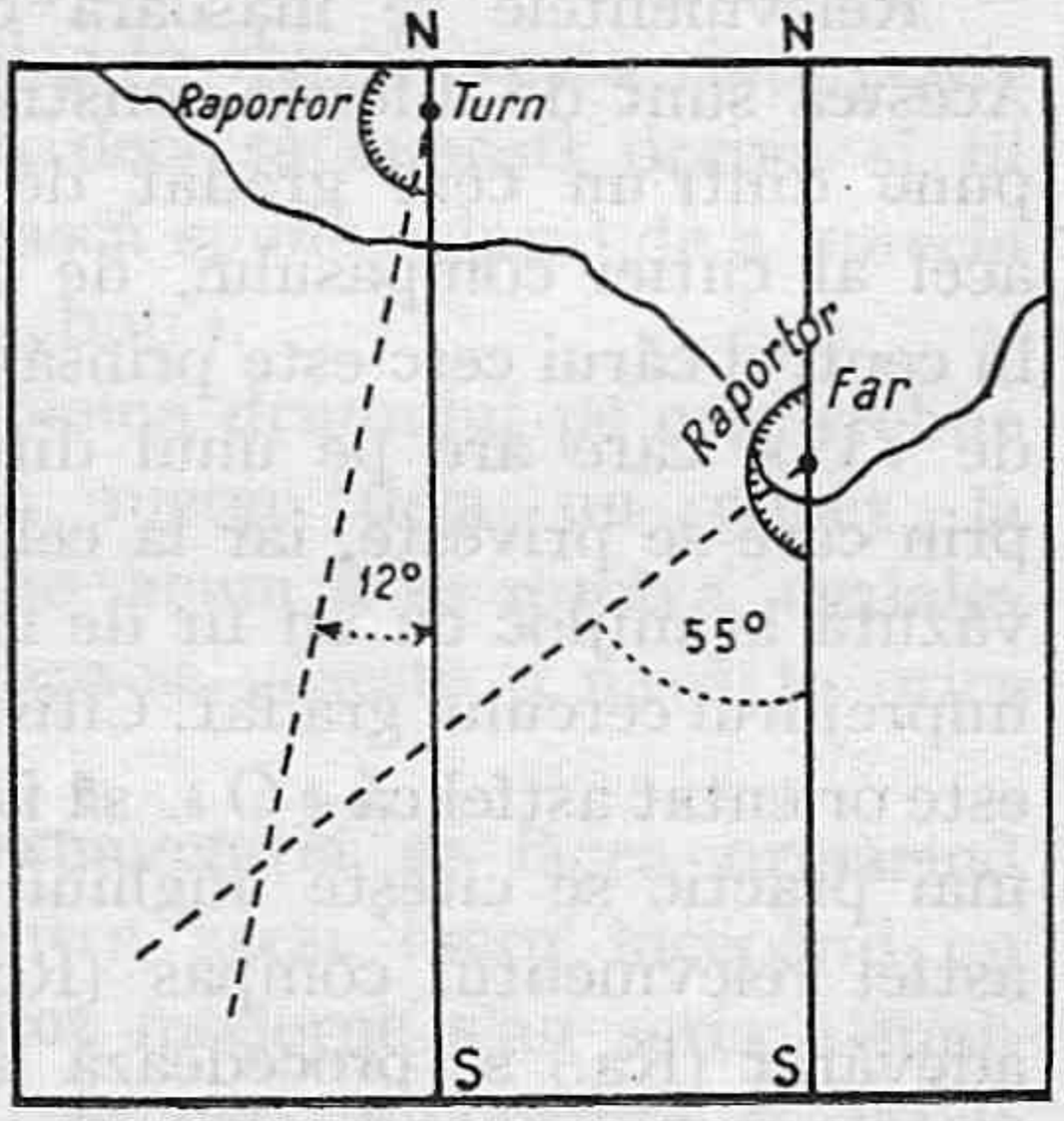
După ce relevmentul luat la compas a fost corectat prin adăugarea variației cu semnul ei, o vei pune pe hartă în chipul următor:

Pune raportorul cu centrul în punctul care s'a relevat și cu «O» pe meridianul ce trece prin acest punct înseamnă cu un punct valoarea unghiului citit la alidadă și trasează cu creionul o linie ce trece prin punctul unde s'a găsit centrul raportorului (obiectul relevat); vei avea astfel relevmentul [1]).

1. **Punct cu aliniament.** Aliniamentele sunt două puncte văzute unul în direcția celuilalt. Un aliniament dă numai o di-



Relevment cum îl ei din mare.



Relevment cum îl pui pe hartă.

recție. Pentru a determina un loc trebue ca acest aliniament să fie întretăiat de un altul sau de un relevment.

---

[1]) Trebue să se ție seamă că în general raportoarele sunt gradate dela 0 la 180 grade sau dela 0 la 90 grade.

2. **Punct cu două obiecte,** se relevează la compas, cu ajutorul alidadei direcțiile a două obiecte ce sunt puse pe hartă. Corectând aceste unghiuri și trasându-le pe hartă cu ajutorul raportorului punctul de întâlnire al celor două linii este punctul navei (trebue ca aceste relevmente să le iei foarte repede pentrucă altfel punctul este greșit întru cât nava între timp s'a deplasat pe o distanță în funcție de vitesă, de exemplu o navă ce merge 10 noduri parcurge 300 metri într'un minut).

3. **Punct cu trei obiecte,** se iau trei relevmente la trei obiecte diferite dela uscat, se trasează pe hartă valorile lor, intersecția dă de obiceiu un triunghiu, se ia centrul acestui triunghiu. Acest procedeu este mai exact decât cele cu două obiecte.

În toate metodele pentru determinarea punctului s'a considerat relevmentul la compas. Mai există o metodă pentru determinarea punctului și în special a distanței la care se trece.

Pentru acest lucru se ia relevmentul la pră adică unghiul pe care-l face direcția navei (drumul navei) cu direcția obiectului (relevmentul obiectului). În acest caz se orientează alidada astfel ca gradația « o » să corespundă liniei de credință, adică direcția provei. Unghiul citit pe discul gradat între O și o valoare oarecare dă tocmai relevmentul la pră (Rp.). Acesta se socotește la dreapta sau la stânga gradației O adică, la tribordul sau la babordul navei.

Cel mai practic metod pentru determinarea distanței pe coastă sau de un obiect de pe coastă este cu ajutorul unei serii de relevmente succesive din 10 în 10 grade începând dela 20 grade. Tabelele de mai jos au două numere în două coloane alăturate, în partea de sus se intră cu primul unghiu la pră (primul relevment), pe coloana cea mai din stânga verticală se intră cu cel de al doilea relevment. Numărul găsit în coloana din stânga înmulțit cu distanța parcursă (care se socotește în raport cu vitesa navei) dă distanța la care se găsește nava în momentul

celui de al doilea relevment (în mile), numărul dela dreapta înmulțit de asemeni cu distanța dă distanța la care se va găsi nava la travers — adică distanța cea mai mică la care va trece nava dela drum la punctul de pe coastă la care s'a luat relevmentele, punct la travers ce se obține ducând o perpendiculară dela obiectul dela care s'a luat relevmentul pe drumul navei.

Exemplu: o navă merge 10 Mm. în drum adevărat 30°. La ora 12 relevează un pom în relevment prova tribord (Rp. Tb) 20°; la ora 10,15 relevează același obiect în relevment prova tribord 30°. Care este distanța celui de al doilea relevment, care este distanța la travers?

În 15 m se parcurg 3 Mm, din tabel se găsește la stânga factorul 1,97, la dreapta 0,98. Acești doi factori înmulțiți respectiv cu distanța 3 Mile dau distanța la primul relevment 5,9 mile, distanța la traves 2,94 mile.

Când nu sunt la îndemână tabelele alăturate se poate proceda în chipul următor: se ia un relevment prova la 45° se contează ora, se ia la travers se contează ora. Distanța parcursă între 45° și 90° este distanța la travers. În general dacă valoarea celui de al doilea relevment este dublă față de primul, distanța la travers este egală cu distanța parcursă între cele două relevmente.

Când ai loch, este dela sine înțeles că drumul parcurs între relevmente îl iei după el.

Observații: Dacă se relevează succesiv un obiect la 22°, 26,5°; 34°; 45°; 63°; 90°; distanța între obiect și navă când aceasta va fi la travers este egală cu dublul distanței parcurse în intervalul dintre două relevmente.

Problemele rezolvate prin relevmente la prova prezintă avantajul că nu este neapărat nevoie ca punctele care se relevează să fie trecute numaidecât pe hartă.

4. **Punct estimat,** când nu ai în vedere niciun punct mai însemnat și care să fie pus pe hartă, socotește timpul scurs dela plecare sau dela punctul făcut printr'unul din metodele de mai sus, înmulțește cu viteza și vei găsi distanța parcursă. Această distanță pune-o cu compasul pe drumul trasat și vei găsi astfel punctul aproximativ. Distanța se măsoară cu compasul pe scara latitudinilor în dreptul unde se crede aproximativ că este punctul. Trebue să ții seamă că un punct estimat poate să fie greșit din cauza socotirii neexacte a derivei datorită vântului, curenților, etc.

Vitesa se măsoară cu lochul, ea se reprezintă în mile pe oră (noduri). O milă, are 1.852 de metri. **Nodul** este o unitate de măsură întrebuințată astăzi foarte puțin și menținută în marină prin tradiție. Fiecare nod are 15 metri adică este a 120-a parte dintr'o milă. Altădată măsurarea timpului se făcea cu « nisiparul » (ceas de nisip) care marca 30 secunde adică a 120-a parte dintr'o oră. Numărul de noduri scurs în 30 secunde este deci tocmai numărul de mile parcurs de navă pe oră.

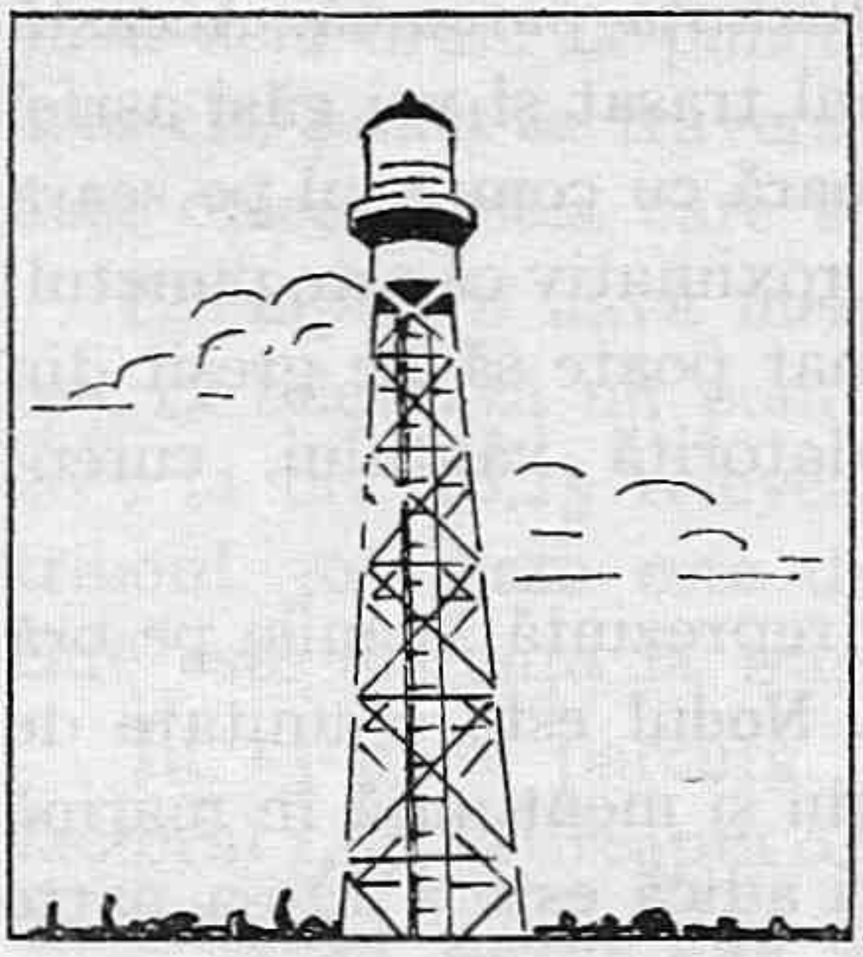
Ex.: Un nod în 30 secunde înseamnă 120 noduri într'o oră, adică 1 milă pe oră căci $120 \times 15 = 1.850$ metri valoarea unei mile.

Astăzi se întrebuințează lochuri mecanice și electrice care înregistrează în mod automat vitesa navei.

Lochul mecanic cel mai obșnuit constă dintr'o elice remorcată de navă. Din cauza rezistenței apei elicea se învârtește și rotațiile ei sunt înregistrate de un contor. Sunt mai multe tipuri de lochuri. Toate însă funcționează pe același principiu (Masser și Cherub). Lochurile mecanice nu lucrează precis la vitese mai mici de 3 mile și mai mari de 16—20 mile.

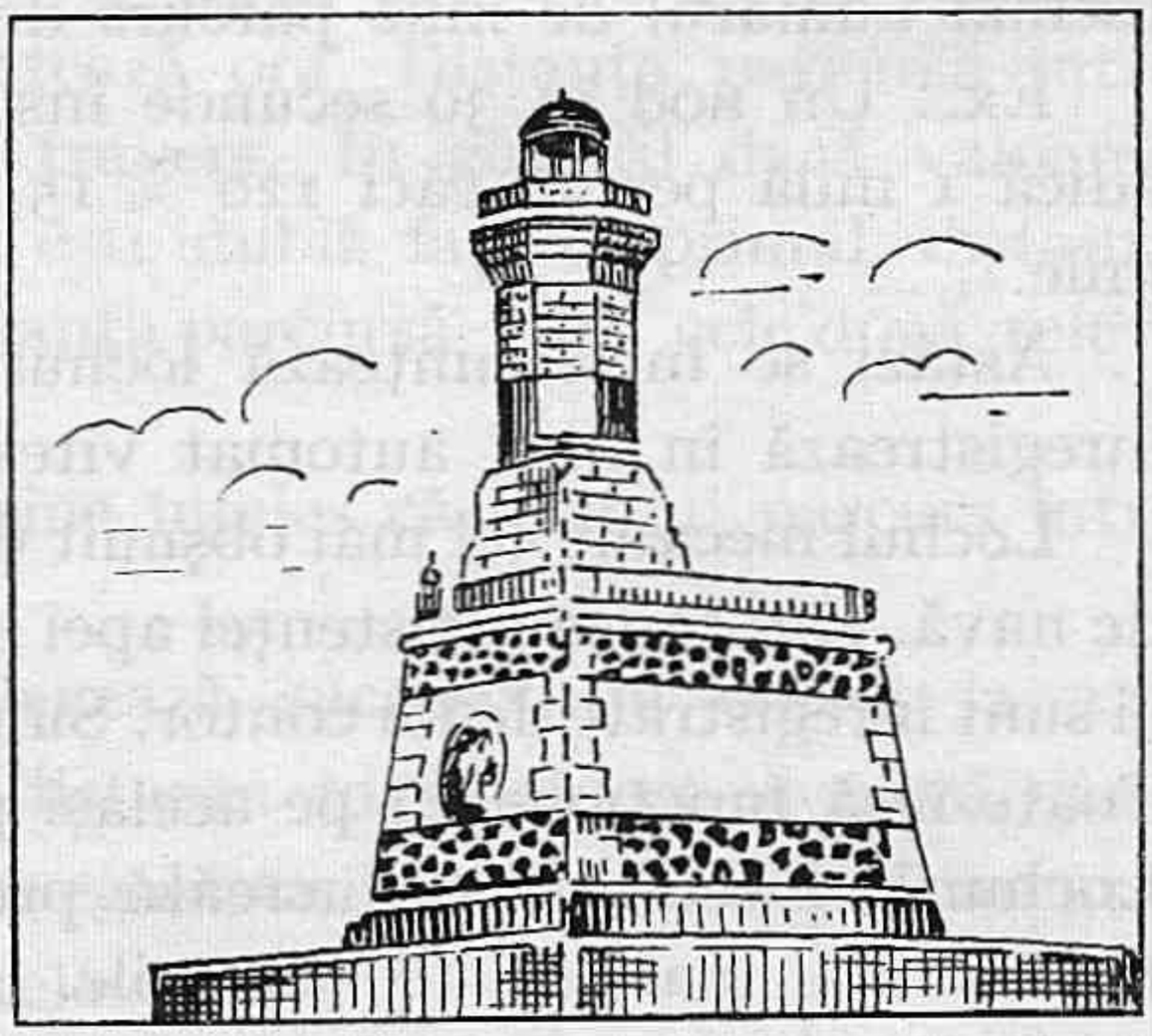
Determinarea punctului în mare noaptea se face cu farurile, utilizând metodele arătate în navigația costieră (relevment la prova sau relevment la compas).

Farurile sunt singurele puncte vizibile în întunericul de nepătruns al nopții, care conduc pe marinar spre limanul dorit. Povestea lor este foarte frumoasă și foarte veche. Primul de care s'a vorbit în istoria maritimă este farul de pe insula Pharos, de lângă Alexandria, despre care pomenește Strabon ca fiind unul din cele 7 minuni ale lumii vechi.



Farul Tuzla.

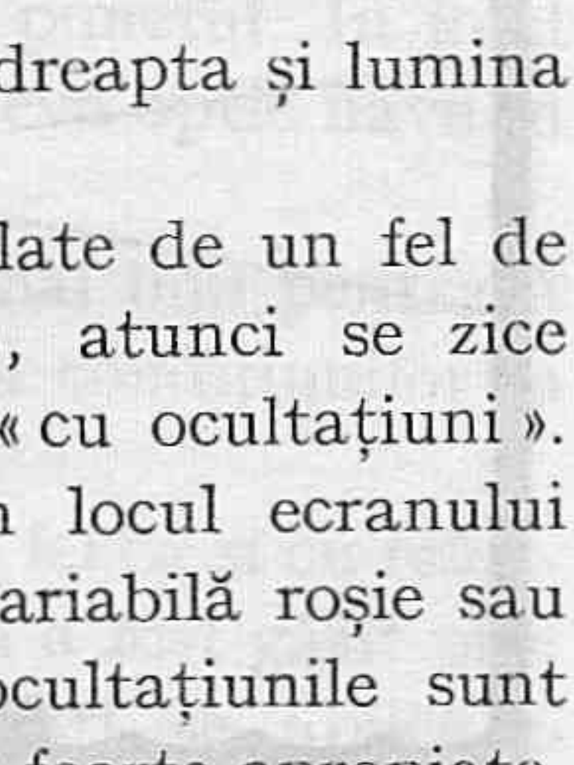
Farurile au rămas și pentru vremea noastră lucrări publice minunate și construcția unora dintre ele minuni de ingeniozitate, curaj și răbdare, căci a ridica un far la uscat este ceva obișnuit, însă construcția uneia din acele sentinele înaintate ridicate pe o stâncă periculoasă în plină mare este o adevărată artă. Când, pe locul periculos pe care trebue să-l semnaleze un far este imposibil să se facă o construcție din cauza condițiunilor mării, se ancorează «Nave Faruri».



Farul Constanța (Carol I).

Pe hartă poziția farurilor este însemnată printr'un punct negru, înconjurat de o pată colorată (roșu sau galben). Alături de această pată sunt scrise pe scurt indicațiuni care constituesc ceea ce se numește «caracteristica farurilor». După coloare,

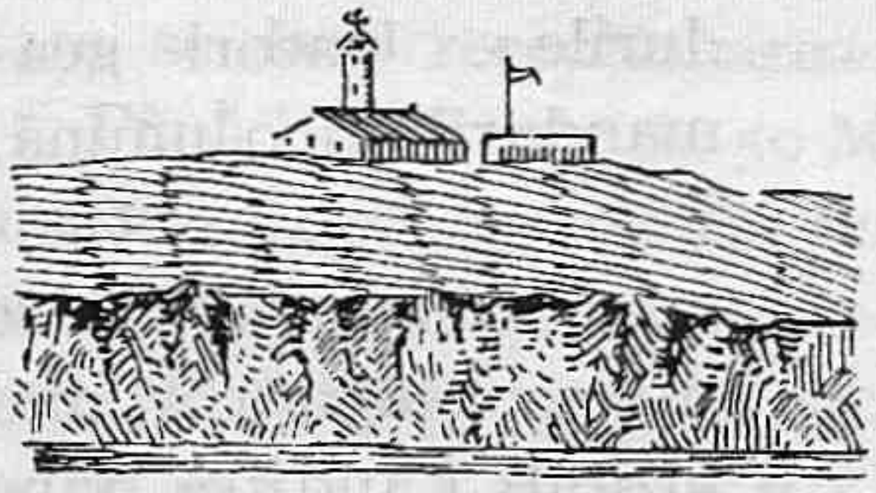
după felul cum luminează, după înălțime, după bătaia luminoasă (distanța la care luminează) se poate deosebi un far de altul și se poate identifica. Farurile pot fi fixe, adică lumina nu se stinge niciodată — ele pot fi albe, roșii, verzi sau galbene — pot fi combinate (adică roșu cu alb, roșu cu verde, etc.). Farurile combinate arată că navigația se face deosebit în partea luminată cu o coloare de alta luminată cu cealaltă coloare (exemplu: roșu cu alb; în partea luminată cu roșu navigația este interzisă întru cât nava s'ar găsi într'o zonă periculoasă).



Farul Sulina.

Intrările porturilor sau canalurilor sunt determinate prin faruri de coloare verde și roșu. Venind din larg lumina verde este la dreapta și lumina roșie la stânga.

Lumina poate fi ascunsă la intervale regulate de un fel de perdea (ecran), atunci se zice că farul este «cu ocultațiuni». Unele faruri în locul ecranului au o lumină variabilă roșie sau verde. Când ocultațiunile sunt foarte scurte și foarte apropiate, atunci se zice că farul este cu «eclaturi»; pentru a se memoriza mai ușor se dă următorul procedeu practic:



Farul Insula Şerpilor.

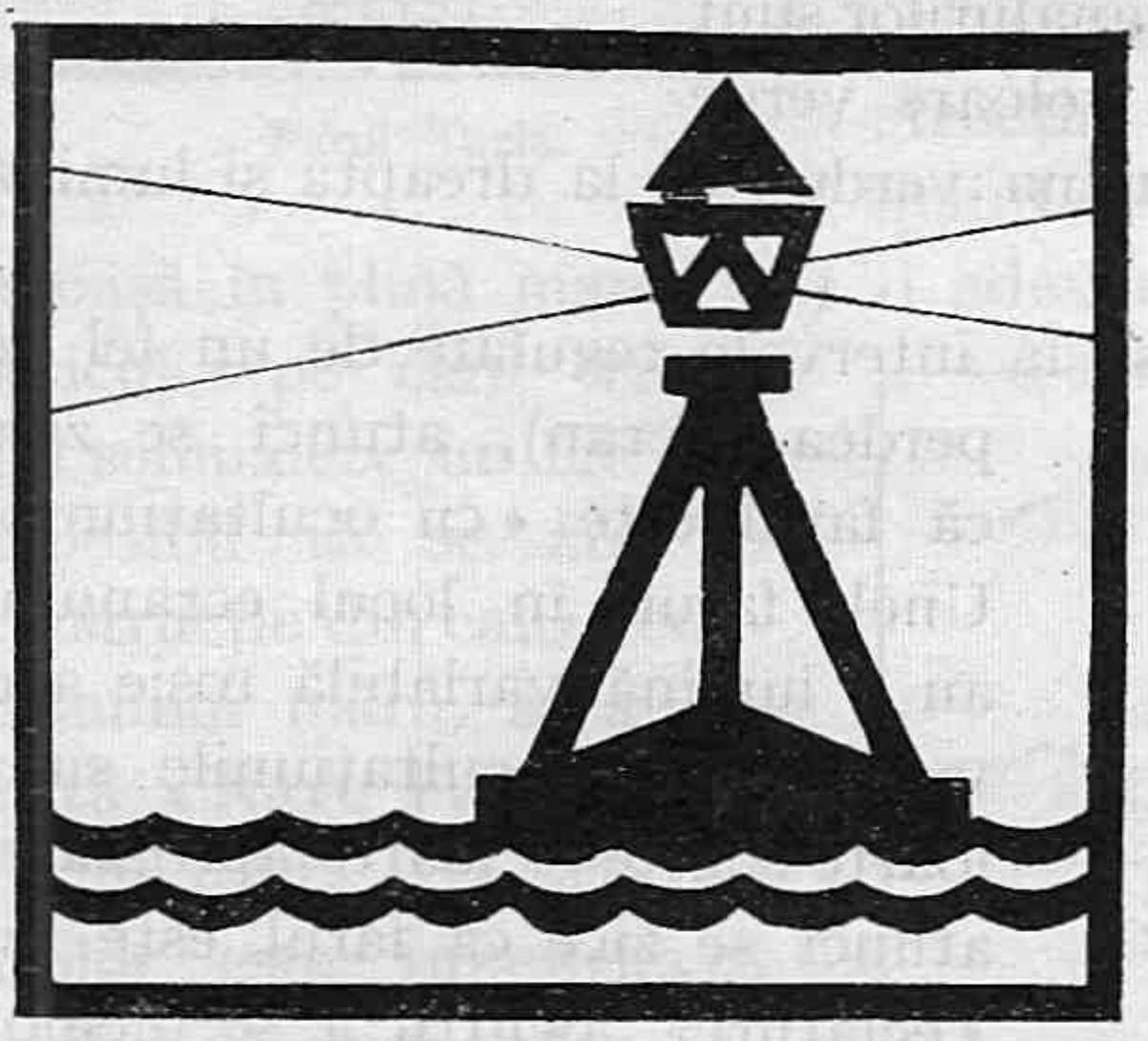
Un far cu ocultațiuni s'ar asemăna cu un ochi ținut mereu deschis care se închide din când în când, un far cu eclaturi ar fi asemenea un ochi mereu închis care se deschide din când în când. Mai sunt faruri cu lumini alternative (adică cu alternațiuni).

Înălțimea farului notată pe hartă în metri sau picioare înseamnă înălțimea lanternei deasupra nivelului mării. Distanța la care se vede un far este notată în mile și în termeni marinărești se numește « bătae ».

În afară de literele și cifrele ce sunt scrise pe hartă în dreptul unui far, în **« Cartea Farurilor »** se găsesc toate amănuntele și uneori chiar schița sau fotografia farului pentru o cunoaștere cât mai perfectă a acestuia.

Farurile servesc și ziua ca puncte de orientare; pentru a nu se confunda cu pământul sau cu clădirile înconjurătoare se vopsesc în dungi negre, albe sau roșii.

GEAMANDURI. În apropiere de coastă, pentru a se arăta navigatorilor bancurile de stânci, limita canalurilor navigabile, epavele, cablurile submarine, se întrebuințează « Geamandurile ». Uneori geamandurile au o lumină, fluier sau clopot. Geamandurile se deosebesc prin coloarea corpului vizibil. Când se vine din mare geamandurile roșii se lasă la tribord și cele negre la babord (fără îndoială că la ieșire va fi invers). Geamandurile de întâlnire sau bifurcare sunt bicolore (albe și roșii). Geamandurile care indică un pericol sunt tot bicolore însă negre și roșii. Prin coloarea verde se indică epavele, alb arată poziția unui cablu submarin.



Aceste caracteristici sunt în vigoare și la Dunăre.

RADIOGONIOMETRIE. Odată cu desvoltarea radiocomunicațiilor s'a găsit și un mijloc de a se releva undele electromagnetice emise de un post de radio-telegrafie. Relevarea se face cu ajutorul radiogoniometrilor (aparate identice cu acelea de radio) dispunând însă de un dispozitiv ce îngădue aflarea direcției postului emițător.

Folosirea radiogoniometriei se face în două feluri: 1. Se face « punctul » relevând prin aparatele de recepție dela bord radiofarurile (posturi speciale de emisie, de anumite caracteristice și care se pot recunoaște ușor). Utilizarea relevmentelor radio electrice este aproape asemănătoare cu aceea al relevmentelor optice. Pe coasta românească sunt radiofaruri la Constanța și Caliacra.

2. Nava comunică uneia sau mai multor stațiuni instalate pe coastă să releveze emisiunile sale și să facă punctul. În fond este ca și cum 2 posturi fixe de pe coastă ar releva optic nava în același timp și ar pune punctul pe hartă.

Cel de al doilea mijloc se pare că este cel mai bun pentrucă primul dă erori destul de apreciabile din cauza condițiunilor în care se face recepționarea la bordul navei.

Până la distanțe de 50 Mm. se procedează la fel ca și cu relevmentele vizibile, adică se pune unghiul așa cum a fost găsit prin orientarea radiogoniometrelor. La distanțe mari se aplică o serie de corecții care nu fac obiectul studiului de față.

HĂRȚILE MARIME. Apariția hărților marine se pierde în negura vremurilor. Hărțile antichității ca și acelea ale evului mediu nu erau însă o redare fidelă a pământului și de multe ori din cauza imperfecțiunii instrumentelor și a dificultăților de observație, precum și din cauza informațiilor greșite aveau pe ele o mulțime de țări și ținuturi imaginare, uneori chiar fantastice. Bunăoară pe multe hărți din Evul Mediu se poate vedea țara Paradisului Păsărilor sau insula Fericirii sau

Antilia. Uneori unele ținuturi au fost descoperite și iar redescoperite.

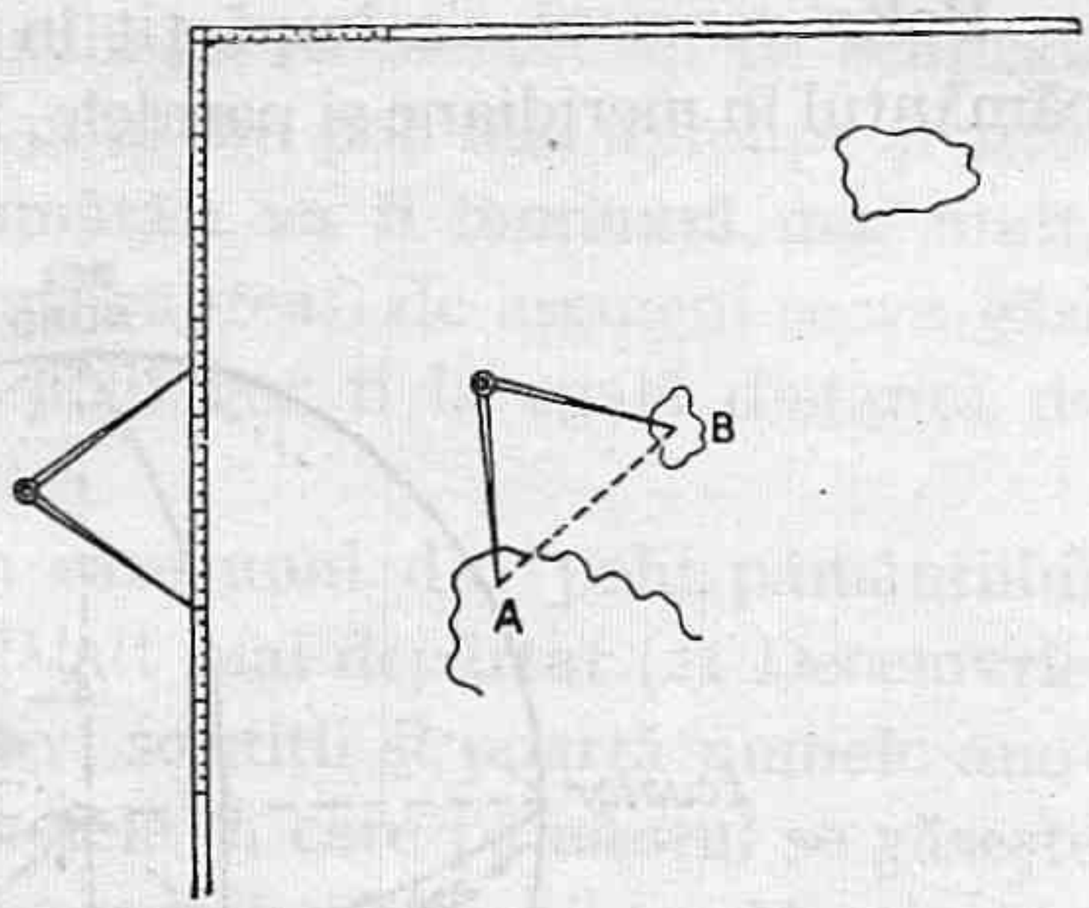
Toate aceste lucruri erau trecute pe hărți, făcând uneori din acestea un labirint de nedescurcat.

Cu Cook și Bougainville era explorărilor și a navigației științifice se deschide; tot ei au fost cei dintâi cari au făcut observații de longitudine în mare.

Harta marină este construită după metoda Mercator (geograf din secolul al XV-lea). În ea unghiurile sunt la fel ca cele din natură și meridianele și paralele sunt linii paralele și perpendiculare între ele. Într'o hartă marină pământul este reprezentat numai prin conturul său și prin punctele sale care interesează navigația (Faruri, bancuri, balize, etc.) iar marea este semănată cu informațiuni, notițe, și semne de tot felul. Astfel cifrele indică adâncimile care sunt date în metri sau fathoms (un fatom = 1 m. 80), literele indică natura fundului. Farurile, balizele sunt trecute pe hartă cu toate cifrele și literele caracteristice. Într'un colț sau chiar în mijlocul hărții se află roza vânturilor în care este trecută declinația. Aci este cazul să se atragă atenția că declinația de cele mai multe ori este dată cu ani în urmă și trebue să se transforme, se înmulțește cea scrisă pe hartă cu numărul anilor pentru a se ajunge la declinația anului. Cadrul hărții este gradat, pe marginea orizontală este gradația în minute de longitudine, pe marginea verticală în minute de latitudine. Minutele de latitudine din chiar construcția hărții sau distanțele, fiecare minută de latitudine reprezentând o milă marină pentru locul în dreptul căruia se află. Deci un grad de latitudine are 60 mile marine.

În măsurarea distanțelor pe harta marină trebue să se țină seamă de următoarele 2 lucruri: 1) scara orizontală, scara longi-

tudinilor nu se întrebuințează niciodată la măsurătoarea distanțelor; 2) măsurarea drumurilor sau a distanțelor se ia pe scara verticală scara latitudinilor în dreptul (la înălțime) punctelor a căror distanță se măsoară.



Unde se măsoară distanțele pe hartă.

Hărțile marine sunt de 3 feluri:

1. **Rutierele,** care cuprind suprafețe mari și servesc la navigația generală.

2. **Hărțile de aterizare** (de sosire) care cuprind o parte mai mare sau mai mică a coastelor.

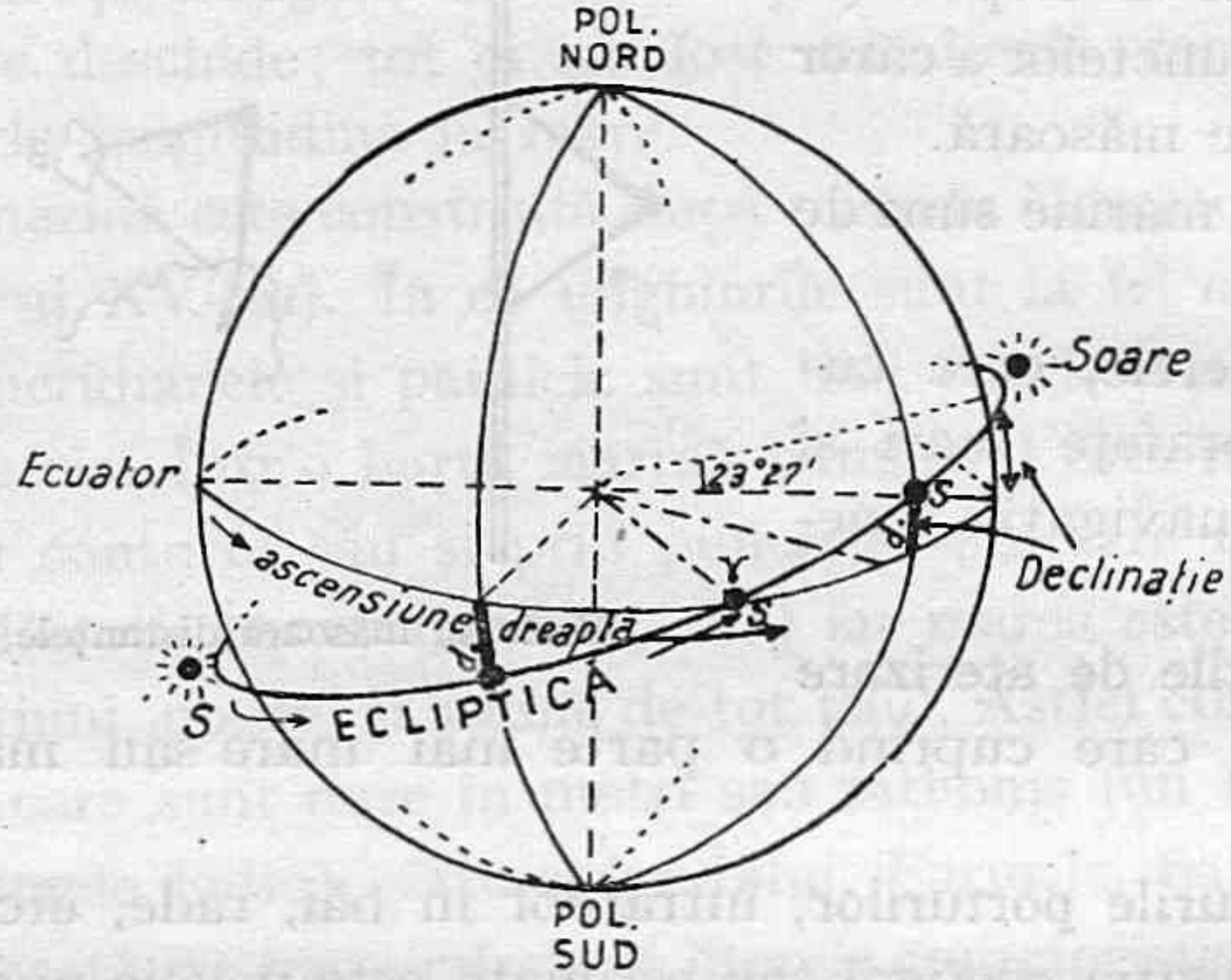
3. **Planurile porturilor,** întrărilor în băi, rade, etc.

În navigația costieră sau estimată este nevoie uneori pentru siguranța navei ca să treacă la o distanță convenabilă de diferite puncte periculoase. Pentru acest motiv se ia distanța la care se vrea a se trece în compas și se trasează un cerc cu această rază în jurul punctului. Tangenta la acest cerc este drumul ce trebue luat.

NAVIGAȚIA ASTRONOMICĂ. Metodele arătate mai sus au avut în vedere numai navigația în vecinătatea coastei. Odată cu încheierea capitolului navigației costiere și estimate s'ar putea pune punct, căci sfatul nostru este ca cititorii acestor pagine să nu se depărteze prea mult de coastă. Totuși pentru cei cari se interesează de navigația de «larg» vom da câteva noțiuni de astronomie care servesc numai ca plecare pentru cei ce vor dori a se informa asupra metodelor navigației astronomice.

« Punctul » navei în marea largă, atunci când coasta nu se mai vede se face cu ajutorul aștrilor (soare, lună, planete, stele).

Bolta cerească s'a împărțit în mod convențional la fel ca și pământul în meridiane și paralele. Pentru acest lucru presupunem



că axul polilor pământului este prelungit. Locurile unde acesta străbate bolta cerească sunt polii cerești (materializați prin stele, Polul Nord, Steaua Polară, Polul Sud, Crucea Sudului). De asemeni considerăm planurile ce trec prin meridianele și paralelele pământului prelungite până ce întâlnesc bolta cerească se va determina astfel pe aceasta meridiane și paralele.

Toate corpurile cerești (soarele, luna, planetele, stelele) sunt în necontenită mișcare. Se știe că pământul se învârtește în jurul soarelui într'un an sau mai bine în 365 zile și $^1/_4$ și în jurul său în 24 ore. Din răsucirea pământului în jurul său s'a născut ziua și noaptea, din învârtirea pământului în jurul soarelui s'au născut anotimpurile. Pământul în rotirea în jurul soarelui descrie o curbă diferită de cerc, curbă ce se numește

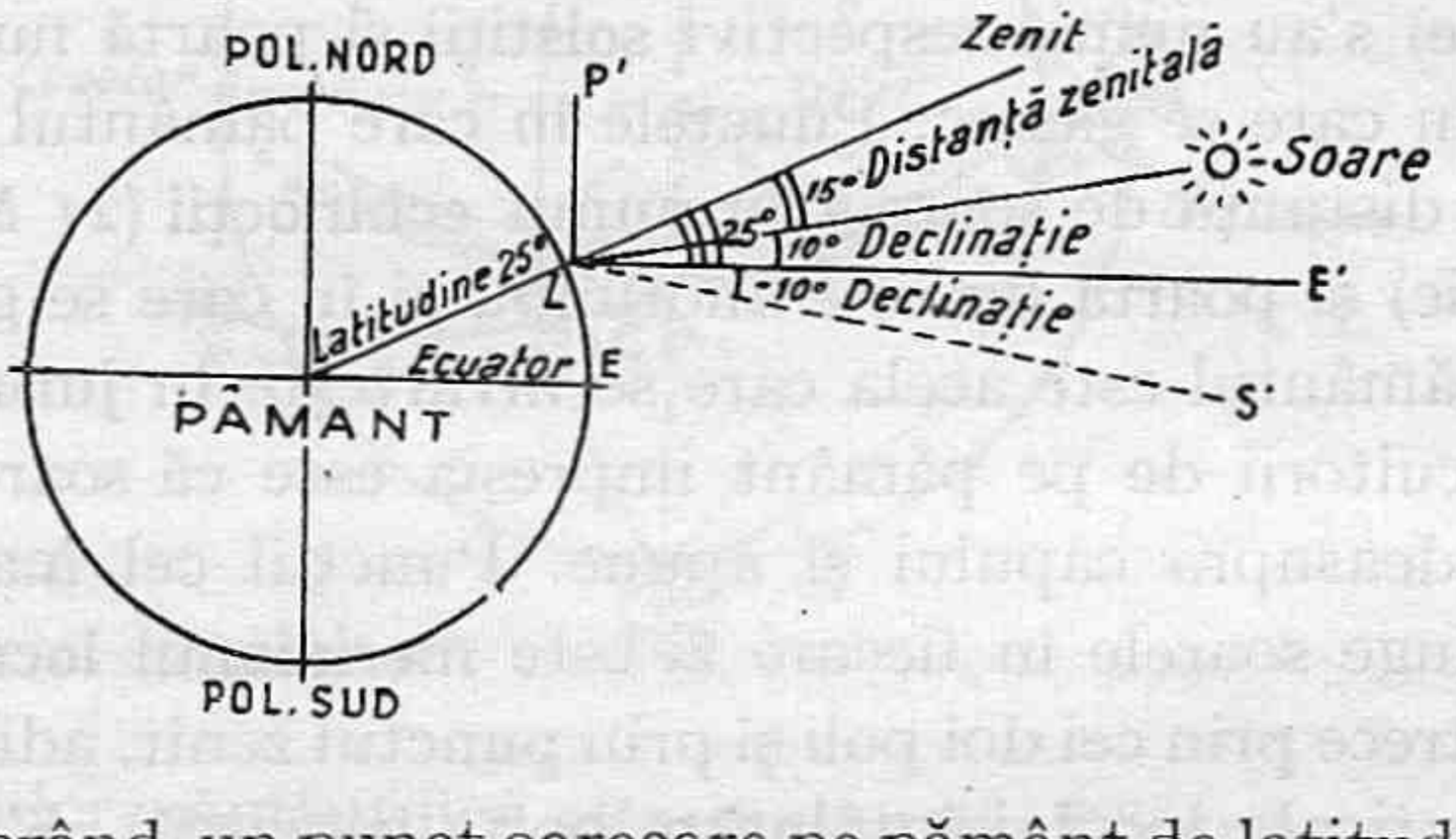
ecliptică. Axul polilor pământului nu este perpendicular pe planul eclipticei și face cu acesta un unghiu de aproape 23° (23 grade 27′ și 6″). Din cauza acestei înclinări în mersul lui pe ecliptică va prezenta la un moment dat unul din poli mai aproape și altul mai depărtat, deci una din jumătăți va fi luminată mai mult, alta mai puțin (ziua neegală cu noaptea), de asemeni se va găsi la un moment când amândoi polii vor fi la egală distanță de soare (ziua egală cu noaptea).

Punctele de pe ecliptică în care unul din polii pământului este mai aproape de soare și celălalt mai depărtat (21 Decemvrie și 21 Iunie) s'au numit respectivi **solstiții** și poartă numele anotimpului în care se găsesc. Punctele în care pământul se găsește la aceeași distanță de soare s'au numit **echinocții** (21 Martie—21 Septemvrie) și poartă numele anotimpului în care se găsesc.

Deși pământul este acela care se învârtește în jurul soarelui, pentru locuitorii de pe pământ impresia este că soarele răsare, se ridică deasupra capului și apune. Punctul cel mai înalt pe care îl atinge soarele în fiecare zi este **meridianul locului** (meridianul ce trece prin cei doi poli și prin punctul zenit, adică punctul în care verticala locului întâlnește bolta cerească). S'a observat că soarele nu răsare mereu din același loc și nu apune mereu în același loc, s'a mai observat că uneori la ora 12 se află mai sus, mai către zenit, alteori mai jos.

Cum s'a arătat mai sus soarele se deplasează pe ecliptică (în realitate pământul este acela care se deplasează), poziția pe care o ocupă în orice moment pe aceasta se determină prin înălțimea sa deasupra sau dedesubtul ecuatorului, căci din cauza înclinării pământului, ecliptica cu ecuatorul face un unghiu. Această **« înălțime »** se măsoară pe meridian dela ecuator în sus sau în jos, în grade și poartă numele de **declinație** (să nu se confunde cu declinația magnetică). Declinația ia diverse valori începând dela un punct când are o valoare foarte mare dedesubtul

ecuatorului (aceasta se înseamnă cu semnul minus) și trecând prin valoarea O acolo unde ecliptica întâlnește ecuatorul și ajunge la o valoare foarte mare deasupra ecuatorului (aceasta se înseamnă cu semnul plus). Planul eclipticei taie planul ecuatorului în două puncte, unul din aceste puncte se numește punctul gama sau **punctul vernal** (primăvăratec), este chiar echinoxul de primăvară. Dela el pe ecuator, în sensul acelor unui ceasornic, se măsoară un alt element necesar navigației **« ascensiunea dreaptă »**, ea se socotește dela 0—360°.



Considerând un punct oarecare pe pământ de latitudinea « L » marcată de unghiul EOL, direcția **zenit** (adică punctul ce se găsește deasupra capului) este chiar verticala locului, direcția firului cu plumb prelungită până ce întâlnește bolta cerească. La ora 12 soarele este în planul meridianului, deci la cea mai mică distanță de zenit. Unghiul format între direcția zenit și direcția soarelui se numește **distanță zenitală**, iar unghiul format între direcția soarelui și ecuator se numește declinație (cum de altfel s'a arătat mai sus).

Suma acestor două unghiuri este egală cu **latitudinea.** Nu rămâne decât să se găsească mijlocul ca să se măsoare distanța zenitală pentru a se determina latitudinea, căci declinația se cunoaște din **Efemeride** (table astronomice ce apar anual). Înăl-

țimea unui astru deasupra orizontului este complimentul distanței zenitale, deci cunoașterea înălțimii astrului duce la cunoașterea distanței zenitale.

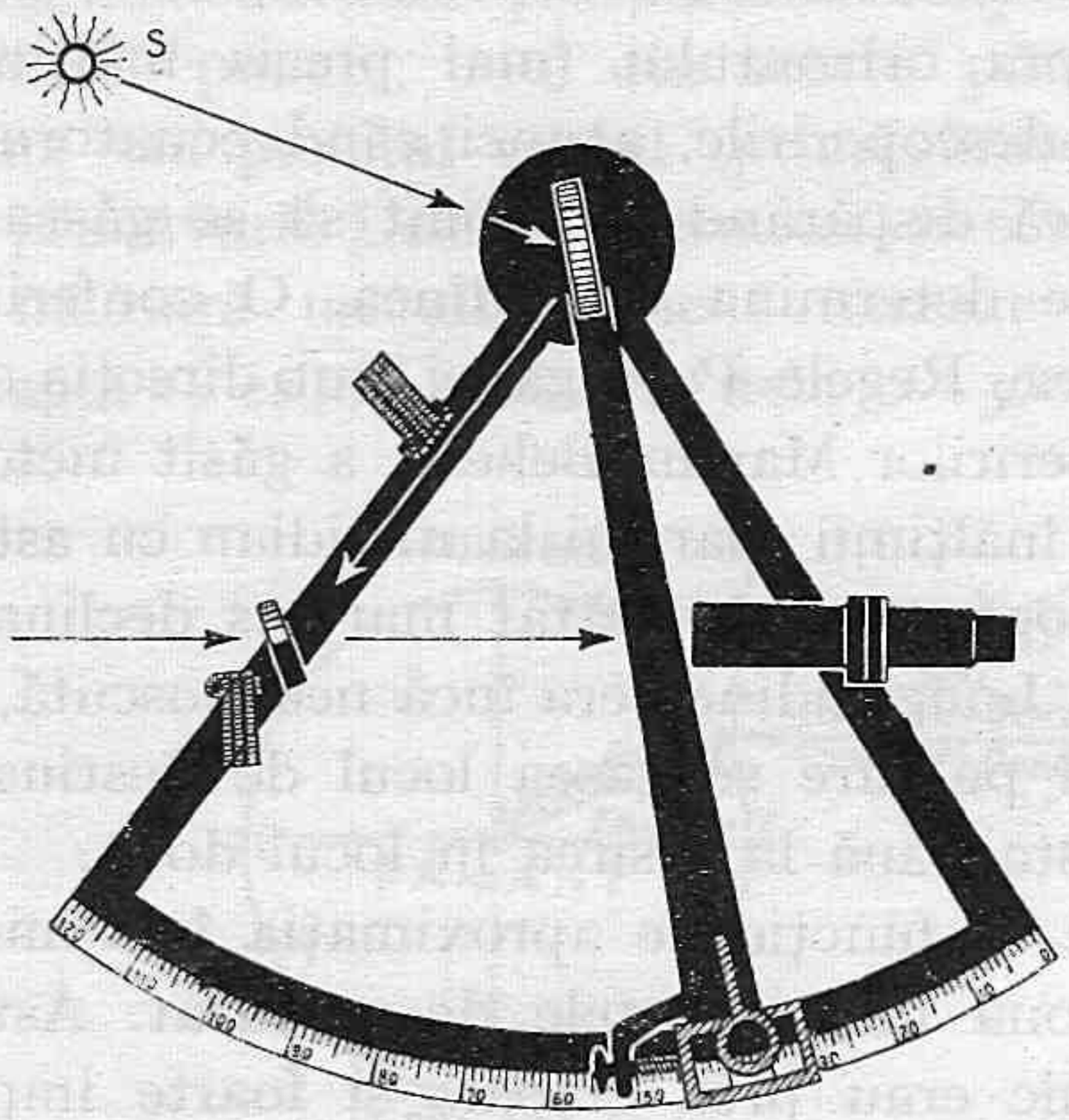
La început, pentru a se determina latitudinea, se măsura înălțimea polului deasupra orizontului (mai precis înălțimea stelei polare). Odată cu descoperirile, atunci când ecuatorul a fost trecut, Steaua Polară dispărând a trebuit să se găsească altă metodă pentru a se determina latitudinea. O conferință ordonată de Ioan al II-lea, Regele Portugaliei, sub direcția marelui astronom al descoperirilor Martin Beheim a găsit metoda ce consta din măsurarea înălțimii soarelui la meridian cu **astrolabul.** La aceasta se adaogă cum s'a arătat mai sus declinația și se găsește latitudinea. Longitudinea era încă necunoscută, se naviga până la paralelul pe care se găsea locul de destinație și apoi se naviga pe acesta până la sosirea în locul dorit.

Deoarece calculul era în funcție de aproximația înălțimilor s'a căutat a se perfecționa instrumentele de măsurat. Astrolabul și cercul astronomic erau prea greoaie și foarte imprecise pe mare mai ales rea. Atunci s'a adoptat un alt instrument cu viză directă « Arbaleta » sau « Bastonul lui Iacob » cu care se vizează deodată și linia orizontului și astrul. Cu ajutorul astrolabului și al arbaletei s'au făcut marile descoperiri. La 1732 apare primul instrument cu reflexiune **Octantul**, strămoșul **sextantului** de azi. Acesta se compune dintr'un cerc gradat cu suport de lunetă prin care se vizează direct orizontul și reflectat astrul, o oglindă mică a cărui jumătate este argintată și cealaltă jumătate transparentă, axul mobil cu oglinda mare, care reflectează imaginea astrului sau obiectului vizat.

In lunetă se văd deci în același timp două lucruri: prin partea clară a oglinzii mici, orizontul și în cea argintată astrul reflectat, unghiul se citește la limbul gradat. Pentru navigația în Atlanticul de Nord, unde din cauza ceții nu este orizont

întotdeauna, precum și de navigatorii aerieni, se utilizează sextante giroscopice.

Determinarea longitudinei a preocupat mult pe navigatori. Ea reprezintă distanța între primul meridian (astăzi cel Greenwich) și locul unde se găsește nava, distanță măsurată de-a-lungul ecuatorului. Acest lucru înseamnă că este suficient să se aibă în același timp orele celor două meridiane (primul meridian și al locului) și se găsește diferența de longitudine. Aceasta se obține având la bord un cronometru ce arată în permanență ora primului meridian. Ora corespunzătoare a meridianului locului se află luând soarele la trecerea sa la meridian.



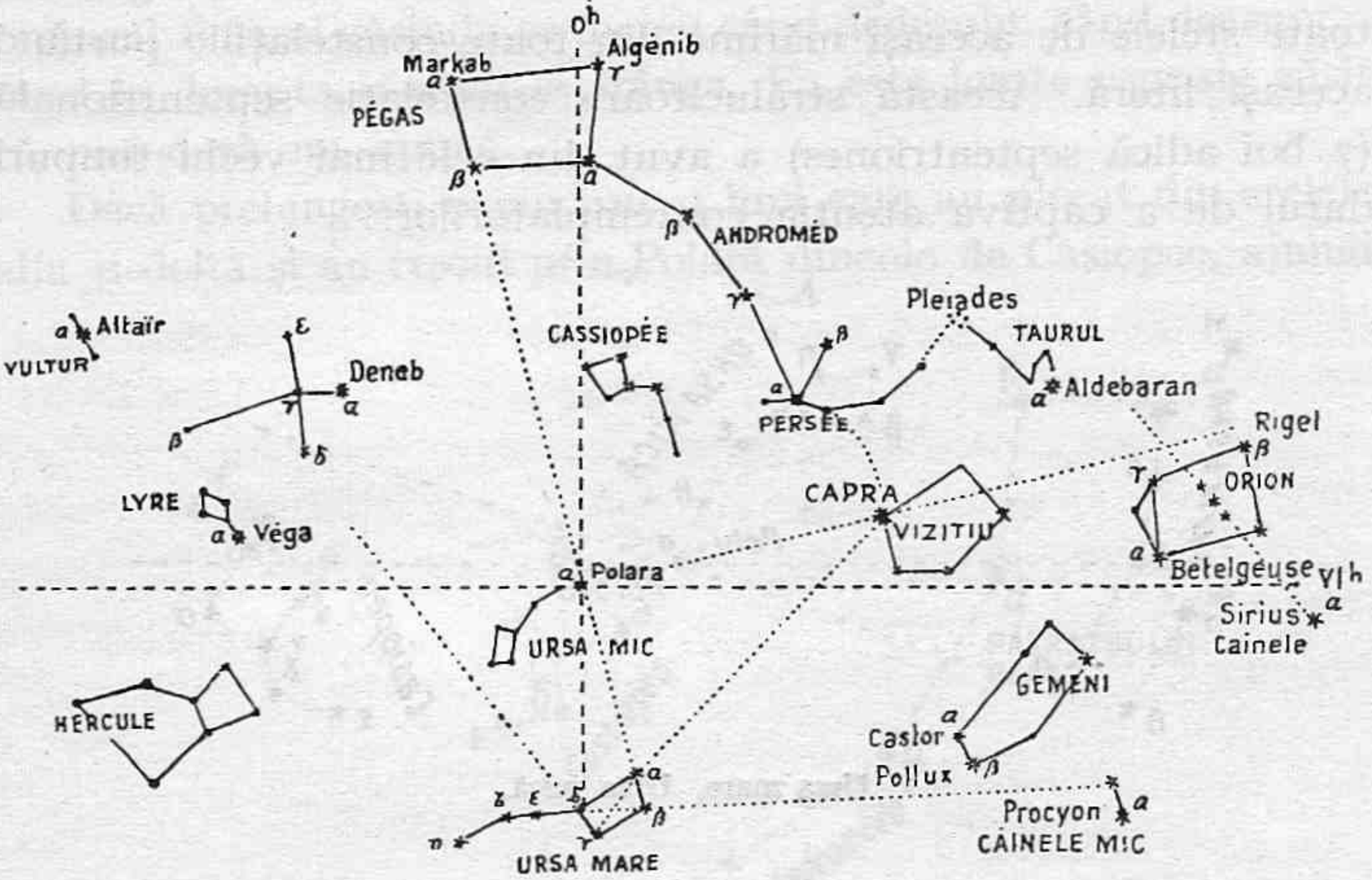
Sextant.

Mult timp cronometrele au fost obiecte delicate și costisitoare și la început au fost întrebuințate de foarte puține nave, cele mai multe mulțumindu-se cu vechile metode ale distanțelor lunare sau simpla estimare.

Odată cu apariția radiofoniei importanța de nediscutat a cronometrelor a scăzut, căci astăzi cu un aparat de radio bun se poate avea în orice moment ora primului meridian dată de sute de posturi de emisiune.

Stelele. În sânul nopții tăcute, când vei naviga în larg sau lângă coastă, îți va fi de mult folos și chiar te va distra să pri-

vești bolta cerească. Stelele în asociații misterioase parcă înaintează încet dela răsărit la apus aducând pe rând dinaintea ochilor tăi minunate priveliști. Caută și citește această mare carte a cerului servindu-te de cele câteva sfaturi de mai jos.

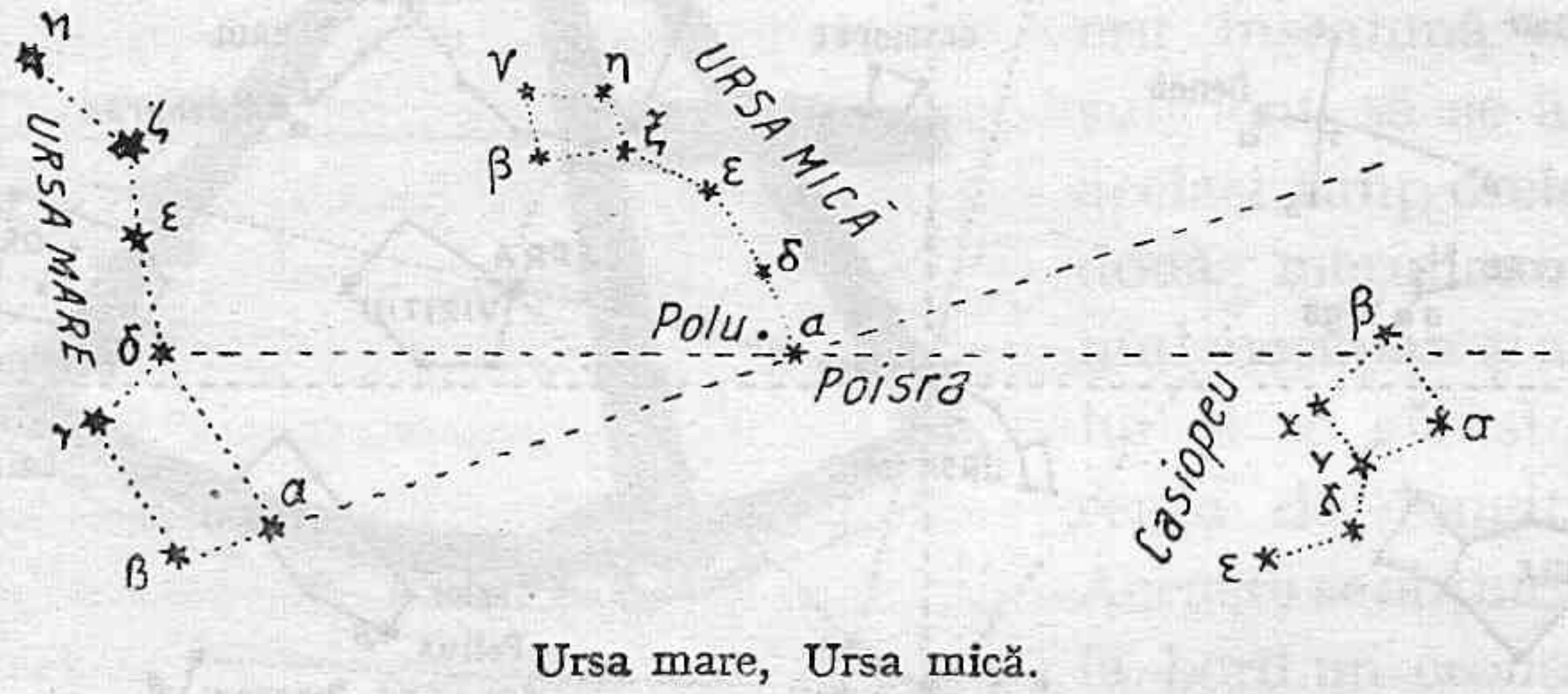


Principalele constelații.

Toată lumea cunoaște **Carul Mare** (Ursa Mare) constelație formată din 7 stele strălucitoare, ce se învârtesc în jurul stelei Nordului, **Steaua Polară.** Oricare ar fi noaptea sau ora, această constelație este mereu vizibilă, fie sus, fie la orizont după anotimpuri, rămânând însă mereu constelația caracteristică a părții de Nord a cerului.

În figura carului mare cele 3 stele dela extremități formează coada și celelalte 4, în cadrilater, corpul. Dacă considerăm constelația aceasta ca un car, atunci cele 4 formează roțile și celelalte 3 oiștea. A 2-a stea din oiștea carului pornind dela

cap poartă numele de « **Nizar** ». Cei cu vederea bună disting alături de ea o stea mică numită « **Alcor** ». Arabii o numesc « Saidac », adică « încercare » fiindcă ei se servesc de ea pentru a încerca vederea. Pentru a se face deosebirea între stelele unei constelații, fiecare stea a căpătat una din literele alfabetului grecesc, toate stelele de aceeași mărime din toate constelațiile purtând aceeași literă. Această strălucitoare constelație septentrională (7 boi adică septentriones) a avut din cele mai vechi timpuri darul de a captiva atenția contemplatorilor.



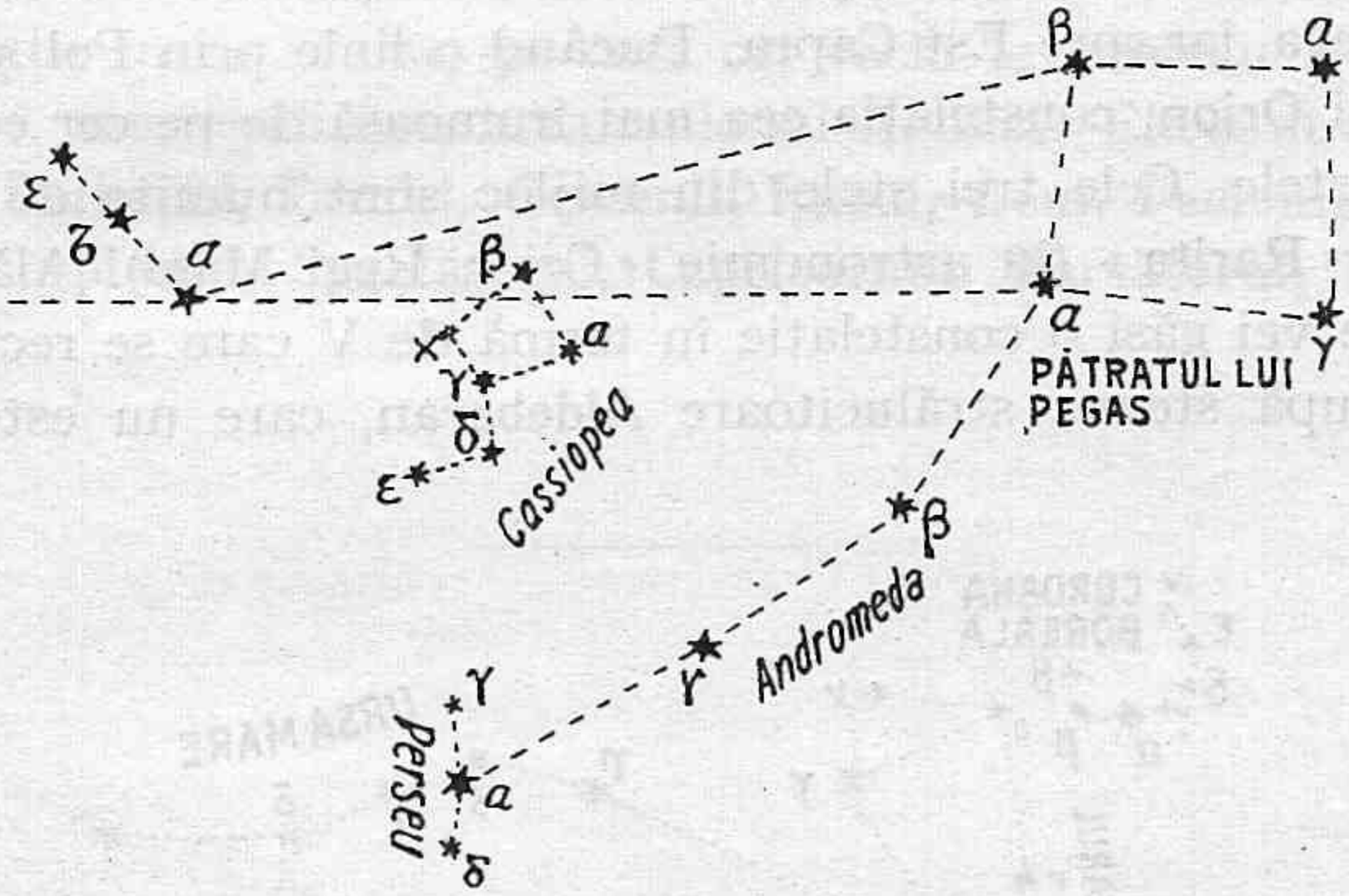
Ursa mare, Ursa mică.

Cu Carul Mare (Ursa Mare) ne vom ajuta în căutarea tuturor celorlalte stele mai însemnate. Dacă duci o linie dreaptă prin cele 2 stele (ultimile roți ale carului) însemnate cu alfa și beta și o prelungești cam de 5 ori distanța, între ele se găsește Steaua Polară, capătul oiștei unui car mai mic, **Carul Mic** chiar, constelație formată tot din 7 stele.

Steaua Polară este singura dintre toate stelele ce se învârtesc pe cer a cărei poziție rămâne mereu neschimbată. În orice moment al anului oricând vei privi cerul spre Nord o vei găsi mereu. Toate stelele se învârtesc în jurul ei, Polara rămânând nemișcată la un pol al lumii, servind ca punct fix de orientare pentru cei cari călătoresc pe mări.

Dacă din steaua din mijloc (delta) aceea dela care începe oiștea Carului Mare vei duce o linie care să treacă prin Steaua Polară la o distanță egală de aceasta vei întâlni o constelație formată din 5 stele în formă de W, constelația ce poartă numele de « **Casiopeea** ». Această grupă ia toate pozițiile posibile împrejurul Polarei găsindu-se mereu când dedesubt, când deasupra, când la dreapta și când la stânga. Ea este foarte ușor de găsit că niciodată nu apune.

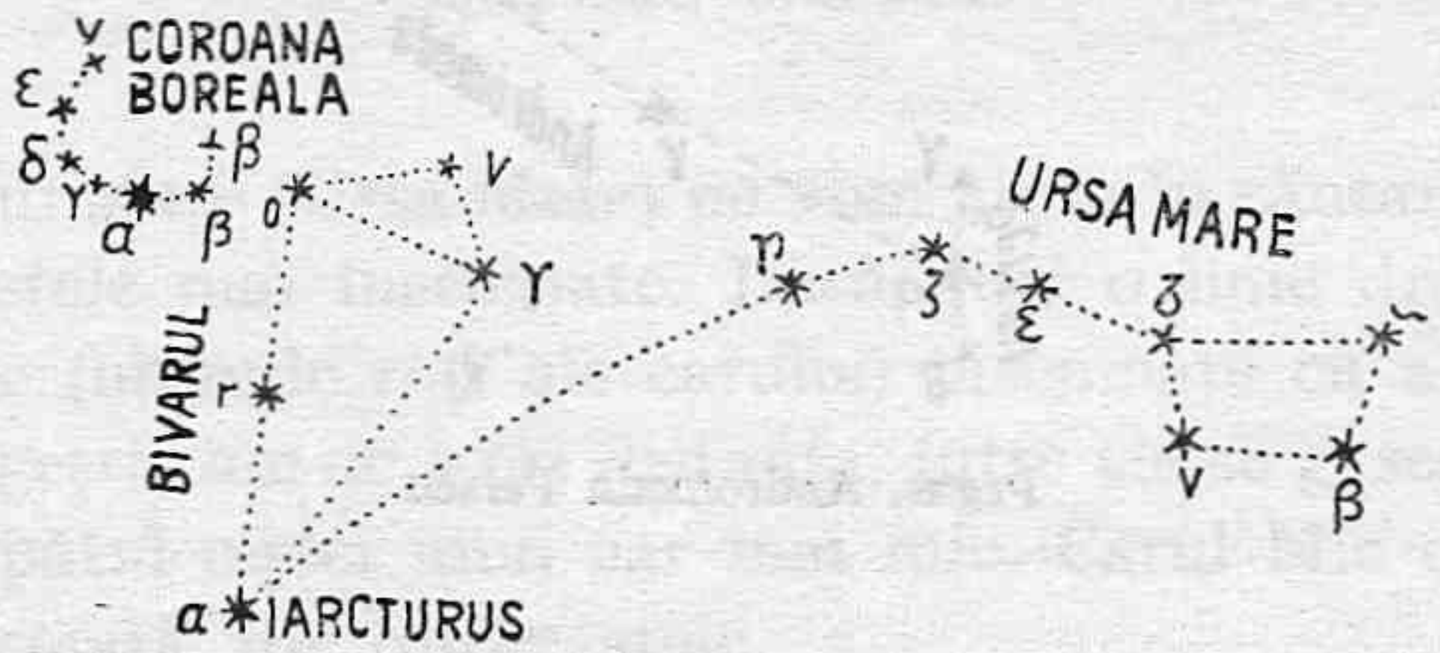
Dacă prelungești acum cele 2 linii care au plecat din stelele alfa și delta și au trecut prin Polară dincolo de Casiopee, ajungi



Pegas, Andromeda Perseu.

la o constelație asemănătoare Ursei Mari mult mai mare însă, Patratul lui **Pegas.** Cele 3 stele cu care se termină Patratul lui Pegas formează constelația **Andromeda,** iar la capătul acesteia se găsește o constelație din 3 stele, a căror direcție este cam perpendiculară pe aceasta, constelația **Perseu.** Prelungind această constelație se găsește o stea foarte strălucitoare, Capra

sau **Capela** din constelația Vizitiului. Formând un unghiu drept cu această prelungire vei ajunge la o strălucitoare îngrămădire de stele, Cloșca cu Pui (**Pleiadele**). Prelungit dincolo de Patratul lui Pegas linia curbă a Andromedei vei găsi **Calea Lactee** o îngrămădire imensă de stele în care vei întâlni constelația **Lebăda** asemănătoare unei cruci, **Lira** din care strălucește **Vega**, **Vulturul** cu **Altair.** Aceste constelații le vei găsi mai ușor uitându-te pe schițele alăturate. Bunăoară dacă din Steaua Polară vei duce o dreaptă ce unește Delta din Carul Mare și cu Alfa din Pegas și pe aceasta o perpendiculară trecând prin Steaua Polară vei găsi spre Vest constelația Lira cu frumoasa stea Vega, iar spre Est Capra. Ducând o linie prin Pol și Capra vei găsi **Orion,** constelația cea mai frumoasă de pe cer compusă din 7 stele. Cele trei stele din mijloc sunt numite de țăranii noștri «**Rarița**» (în astronomie «Cei 3 Regi Magi). Alături de Pleiade vei găsi o constelație în formă de V care se recunoaște ușor după steaua strălucitoare **Aldebaran**, care nu este decât



Arcturus, Boarul, coroana Boreală.

o prelungire a celor 3 Regi din Rarița. **Dragonul** este o grupă de stele de 3—4 mărime, care trece printre cele două Urse și se termină cu un triunghiu isoscel ce poartă numele de **Hercule.** Coada Ursei Mari prelungindu-se în sensul curbei pe care o

descrie vei întâlni la o oarecare distanță o stea strălucitoare **Arcturus** din constelația Boarul. Un grup mic de stele ce se vede la stânga Boarului constituesc **Coroana Boreală.** Chiar deasupra ei se află constelația Hercule, capul **Dragonului**. La Sud-Est de Orion pe linia celor 3 Regi, adică opus lui Aldebaran, vei găsi cea mai frumoasă stea dintre toate stelele, **Sirius** din constelația **Câinele Mare.**

Zodiacul despre care ai auzit vorbind de atâtea ori este zona de stele pe care o străbate soarele în cursul unui an întreg. Numirea îi vine de acolo că fiecare constelație din această zonă este însemnată printr'un animal (Zodion). Această zonă s'a împărțit în 12 semne, pe care cei vechi le numeau « Casele Soarelui », sau reședințele lunare ale lui Apolon. Ele sunt următoarele: **Berbecul, Taurul, Gemenii, Racul, Leul, Fecioara, Balanța, Scorpionul, Segetătorul, Capricornul, Vărsătorul, Peștii.**

SFATURI PRIVITOARE LA NAVIGAȚIE

Ca marinari mai bătrâni îți dăm mai jos câteva sfaturi privitoare la navigație. Odată ce le-ai citit recitește din nou capitolul navigației, pune-l în legătură cu sfaturile date și suntem convinși că atunci când vei naviga pe mare siguranța ta va fi destul de mare ca să nu mai ai niciun motiv în momente critice să-ți mai « pierzi capul ».

BUSOLA, cel mai important instrument dela bord. Orice îmbarcațiune cât de mică trebue să-l aibă. Acesta va fi un instrument serios, cumpărat dela un fabricant specialist și nu un obiect de bazar cum se vede de cele mai multe ori pe îmbarcațiunile de plăcere. Una din condițiunile pe care trebue să le îndeplinească busola, este ca « linia de credință » să fie neapărat în direcția provei. Vei verifica deci în primul rând poziția compasului întinzând o sfoară dela etravă și până la axul cârmei, pe o îmbarcațiune cu vele vei lua catargul în locul etravei, sfoara întinsă astfel trebue să treacă prin linia de credință și centrul rozei. Această verificare este atât de importantă încât nu pierzi deloc timpul făcând-o.

— Asigură-te că nu se află fier ascuns uitat în vecinătatea compasului (fii atent la ancoră, lanțul ei, scule, etc.).

Învelește mereu compasul cu o bucată de pânză, mai ales pe vreme rea.

— Determină variația cât mai des posibil.

HĂRȚI. Un alt obiect de care nu trebue să te lipsești atunci când vei naviga mai departe în larg. Precizia unei hărți este în funcție de scară, deci logic este să dai preferință hărților cu scară mare.

— Nicio hartă sau plan nu-ți dă o completă siguranță.

— Când pe hartă linia de coastă e făcută dintr'o linie mai mult punctată decât continuă, aceasta înseamnă că ridicarea a fost incompletă.

— Dacă într'o hartă sondajele sunt rare și neregulate cu mari spații albe între ele, aceasta înseamnă că ridicarea nu a fost completă.

— Pentru o hartă, data ridicării este foarte importantă, cu cât harta este mai recentă cu atât este mai precisă.

— Hărțile se păstrează în mape puse în sertare cât mai apărate de apă. La îmbarcațiunile mici este bine să ai un tub de piele sau metal ușor în care poți introduce două sau mai multe hărți în sul. Nu îndoi harta mai mult de o singură dată, căci precizia nu mai este aceeași mai cu seamă la o hartă cu scară mică.

— Trasarea drumurilor și relevmentelor o vei face ușor și numai cu creionul negru Nr. 2.

— Ștergerea hărților o vei face cu o glumă moale care să nu roadă.

— Fii atent să nu înțepi harta cu creionul sau cu compasul.

— În cazul când harta s'a udat nu o vei șterge cu guma decât numai când s'a uscat. Harta nu o vei pune la soare, căci prin uscare bruscă se va deforma, de asemeni nu o vei pune umedă la locul ei căci se va mucegăi.

Poate că te vei întreba de ce atâta nevoie să știi atâtea lucruri când navigi în apropierea coastei și când la cel mai mic pericol te poți adăposti. Cunoașterea locului unde te afli în orice moment, cunoaștere ce se cere a fi cât mai precisă, îți este de cel mai mare folos, căci se poate întâmpla să se lase ceața, unul dintre cei mai periculoși inamici ai marinarului. Dacă până aici ai navigat ținând seamă de toate noțiunile arătate mai sus, atunci nu ai niciun motiv să te îngrijești, căci « marea este mare și îmbarcațiunea mică ». Odată stăpân pe tine ia « sonda », sondând vei vedea dacă adâncimea găsită corespunde fundului drumului pe care te afli.

SONDA. Este compusă dintr'un plumb greu de 4—5 kg. cu fundul scobit și dintr'o saulă. Pe fundul scobit se pune seu pentru a arăta natura fundului, căci pe seu se prind fire de nisip, scoici, nămol. Această probă de fund este necesară pentru a te orienta mai bine unde ești, adică în ce zonă a hărții te afli și mai ales îți este de folos la ancorare. Saula sondei este gradată în metri în chipul următor: la fiecare metru se introduce între firele sondei și se leagă, o bucată de pânză sau de piele, la fiecare 5 metri aceasta este înlocuită cu o bucată de pânză colorată, astfel pentru 5 metri coloarea roșie, pentru 10 metri galben, pentru 15 metri albastru (după cum vezi, colorile steagului nostru), dacă vrei să gradezi mai departe pui iarăși roșu și iarăși galben și iarăși albastru. Sondarea se face în chipul următor: dacă ești ancorat n'ai decât să lași să cadă greutatea vertical, dar dacă ești în drum trebue să arunci greutatea cât mai către înainte, în așa fel că atunci când va atinge fundul tu să treci cu îmbarcațiunea exact prin acel loc (marinărește se zice că ești la « pic » adică la verticală). Pentru a sonda, așează-te cât mai

Sondă cu saulă.

către prova și pe un loc cât mai liber, balansează-ți întâiu greutatea ținută de saulă în așa fel încât să nu atingă apa, când a căpătat suficientă viteză o arunci înainte lăsând să se desfășoare saula prin mână. În momentul când greutatea a atins fundul (acest lucru îl simți imediat la mână) tragi la bord saula care eventual s'a desfășurat în plus până ce simți greutatea sondei. În acest moment citești semnul care se găsește exact deasupra apei. Cu puțin exercițiu vei putea sonda o adâncime de 10—15 metri cu o viteză de 10 Mm.

Pe nave mari se întrebuințează sonde grele de 40—50 kg. Înainte de a grada saula sondei pune-o în apă pentru a se scurta și apoi întinde-o la uscat, fie legând-o de vârful catargului, fie întinzând-o dela prova la pupa.

La Dunăre în loc de saulă se gradează o prăjină și se sondează cu ea.

Pe vapoare se întrebuințează azi sonde mecanice sau electrice. Chiar dacă sonda nu-ți indică mare lucru asupra punctului în care te găsești, căci uneori pe suprafețe mari găsești mereu același fund, cel puțin îți arată câtă apă ai sub chilă și asta îți folosește. De obiceiu se sondează astfel ca să ai o sondă la fiecare milă, adică dacă se navigă 6 mile pe oră, se sondează din 10 în 10 minute. O regulă marinărească spune că o navă navigând pe ceață trebue să micșoreze vitesa, pentru tine care navigi de obiceiu cu vitesă mică nu este nevoie decât numai atunci când ești prea aproape de coastă sau prea aproape de un pericol.

Uneori în unele părți ale orizontului ceața se ridică pentru scurt timp, profită de aceste momente favorabile pentru a lua un relevment la punctul descoperit, citește-l la busolă și lămurește-te astfel mai bine unde ești.

Pentru a te exersa n'ar fi rău să încerci pe vreme bună să navigi astfel cum ai naviga pe ceață, este un exercițiu frumos

și foarte folositor. Navigă de multe ori numai după busolă ca și cum n'ai avea nimic în vedere, fă punctul estimat considerând și deriva datorită vânturilor sau curenților și sondează din milă în milă, după aceea verifică exactitatea punctului cu relevmente la uscat.

Când navigi cu o îmbarcațiune cu motor sau cu rame, sfaturile de mai sus îți sunt suficiente pentru a merge cu destulă precizie dela un punct la altul. Când vei naviga cu îmbarcațiune cu vele lângă coastă vei proceda la fel făcând însă punctul la fiecare schimbare de drum datorită vântului.

CUM MĂSORI DISTANȚA LA MARE FĂRĂ APARATE? Se poate câteodată să încerci să afli distanța până la mal cu ochiul liber și fără instrumente. Cele câteva date de mai jos sunt valabile pentru o vedere normală pe vreme bună. Obiectele apar la distanța reală la care sunt atunci când atmosfera este clară și soarele le luminează direct și mai departe decât sunt în realitate atunci când soarele este înclinat sau timpul acoperit. Presupunem că te găsești într'o barcă, înălțimea dela care vezi este deci 1,50 m. atunci vei vedea:

— Linia orizontului, mustățile unui vapor (valuri din prova), baza unui far pe orizont, un șlep încărcat la orizont, la circa 2 ½ mile.

— Un far cu baza dincoace de orizont, stânci a căror bază dantelează orizontul la circa 2 mile.

— O geamandură vizibilă dar a cărui coloare nu se distinge 1 ½ milă.

— Un om pe mal sau pe puntea de jos a unui vapor va apărea ca un punct mișcător negru, o geamandură mare a cărei coloare abia se distinge la circa 1 milă.

— Un om apărând ca o linie verticală în mișcare la circa ½ milă.

— Un om căruia i se disting mișcările brațelor, o barcă cu rame în care brațele trăgătorilor la rame sunt vizibile la cca 360 metri.

— Un om căruia fața este tocmai vizibilă la circa 270 m.

COLOAREA MĂRII. Coloarea mării îți poate fi de mult folos în constatarea fundului ei. Ea variază dela albastru verde închis până la smaragd verde deschis. Însă această coloare este mult modificată de culoare reflectată a cerului albastru, gris sau închis de înălțimea soarelui, de direcția valurilor sau de încrețiturile suprafeței, de plancton, de fundul mării și de contrastul obiectelor din jur. Când fundul mării este acoperit cu iarbă sau cu nămol închis atunci coloritul mării se prezintă ca un verde de măsline cu diferite gradațiuni.

În apa limpede și puțin adâncă un navigator poate să-și dea bine seama de adâncime, de configurația fundului după nuanța culorilor, mai cu seamă dacă lumina soarelui vine din spate, culoarea apei este de cele mai multe ori singurul indiciu de conducere pentru cel ce navigă în imediata apropiere a coastei.

Culoarea verde a mării condiționată de materiile în suspensie se întâlnește numai acolo unde fundul este cu nămol, în apropierea gurilor fluviilor sau pe lângă coastele plane. Acolo unde se varsă Dunărea în Mare când ne apropiem dela larg spre coastă găsim toate nuanțele de albastru, verde, galben, până la cafeniu.

SFATURI GENERALE. Este de mult folos să ții seamă și de următoarele sfaturi generale:

— Brâul lui Orion răsare și apune aproape exact la răsărit și la apus în toate părțile lumii.

— Este absolut imposibil să estimezi distanțele la care se zărește noaptea o lumină, stelele la orizont pot fi luate drept faruri, iar luna drept o navă în flăcări.

— Se întâmplă să ți se pară noaptea să vezi o lumină. Spre a te asigura uită-te puțin mai la o parte, dacă lumina este ade-

vărată va rămâne pe loc, dacă e închipuire o vei vedea tot drept înaintea ochilor.

— Poți să fii avertizat uneori de primejdie prin anumite semne, de ex.: miros de alge aproape de stânci, brizanți, valuri care se sparg la apă mică, umezeală în aer se poate simți mult înainte de a intra într'un banc de ceață.

— În apropierea unei coaste poți avea o aproximare a distanței prin ecoul unui fluer.

— E greu de apreciat distanța noaptea și adesea te poate înșela, mai ales pe lună, de aceea fă mereu punctul, nu te bizui pe ochi.

— În lipsa busolei poți afla punctele cardinale, dacă soarele este vizibil, și cu ajutorul ceasului. Pentru aceasta ținându-l orizontal îl îndrepți cu acul ce indică ora în acel moment spre soare.

Sudul se află, în caz că este dimineața, la jumătatea distanței între acest ac și ora 12 marcată pe cadran. În caz că este după amiază, Sudul se află la jumătatea distanței parcurse de ac dela ora 12 până la ora indicată de ac în momentul acela.

Odată găsită direcția Sudului poți afla și celelalte puncte cardinale referindu-te la diviziunea ce ai aflat.

DISTANȚA d AL ORIZONTULUI APARENT ÎN FUNCȚIE DE ÎNĂLȚIMEA «e» A OBSERVATORULUI

e	d	e	d
Metri	Mile	Metri	Mile
0,5	1,5	10,5	6,7
1,0	2,1	11,0	6,9
1,5	2,5	11,5	7,1
2,0	2,9	12,0	7,2
2,5	3,3	12,5	7,4
3,0	3,6	13,0	7,5
3,5	3,9	13,5	7,6
4,0	4,2	14,0	7,8
4,5	4,4	14,5	7,9
5,0	4,7	15,0	8,1
5,5	4,9	16	8,3
6,0	5,1	17	8,6
6,5	5,3	18	8,8
7,0	5,5	19	9,1
7,5	5,7	20	9,3
8,0	5,9	21	9;5
8,5	6,1	22	9,8
9,0	6,2	23	10,0
9,5	6,4	24	10,2
10,0	6,6	25	10,4

DISTANȚA LA UN OBIECT FIX CU DOUĂ RELEV

II-lea relevment	Primul relevment la prova al obiectului					
	20°		25°		30°	
30	1,97	0,98	—	—	—	—
35	1,32	0,76	2,43	1,40	—	—
40	1,00	0,64	1,63	1,05	2,88	1,85
45	0,81	0,57	1,24	0,87	1,93	1,37
50	0,68	0,52	1,00	0,77	1,46	1,12
55	0,60	0,49	0,85	0,69	1,18	0,97
60	0,53	0,46	0,74	0,64	1,00	0,87
65	0,48	0,44	0,66	0,60	0,87	0,79
70	0,45	0,42	0,60	0,56	0,78	0,73
75	0,42	0,40	0,55	0,53	0,71	0,68
80	0,39	0,39	0,52	0,51	0,65	0,64
85	0,38	0,38	0,49	0,49	0,61	0,61
90	0,36	0,36	0,47	0,47	0,58	0,58
95	0,35	0,35	0,45	0,45	0,55	0,55
100	0,35	0,34	0,44	0,43	0,53	0,52
105	0,34	0,33	0,43	0,41	0,52	0,50
110	0,34	0,32	0,42	0,40	0,51	0,48
115	0,34	0,31	0,42	0,38	0,50	0,45
120	0,35	0,30	0,42	0,37	0,50	0,43
125	0,35	0,29	0,43	0,35	0,50	0,42
130	0,36	0,38	0,44	0,34	0,51	0,39
135	0,38	0,27	0,45	0,32	0,52	0,37
140	0,39	0,25	0,47	0,30	0,53	0,34
145	0,42	0,24	0,49	0,28	0,55	0,32
150	0,45	0,22	0,52	0,26	0,58	0,29

Drumul parcurs în intervalul dintre cele două relevmente înmulțit cu valoarea din coloana dela stânga dă distanță în momentul celui de al doilea relevment.

MENTE ȘI DRUMUL PARCURS ÎN INTERVAL

Primul relevment la prova al obiectului						II-lea relevment
35°		40°		45°		
—	—	—	—	—	—	30
—	—	—	—	—	—	35
—	—	—	—	—	—	40
3,30	2,34	—	—	—	—	45
2,22	1,70	3,70	2,84	—	—	50
1,68	1,37	2,48	2,03	4,07	3,34	55
1,36	1,18	1,88	1,63	2,73	2,37	60
1,15	1,04	1,52	1,38	2,07	1,87	65
1,00	0,94	1,28	1,21	9,67	1,57	70
0,89	0,86	1,12	1,08	1,41	1,37	75
0,81	0,80	1,00	0,98	1,23	1,21	80
0,75	0,75	0,91	0,91	1,10	1,10	85
0,70	0,70	0,84	0,84	1,00	1,00	90
0,66	0,66	0,78	0,78	0,92	0,92	95
0,63	0,62	0,74	0,73	0,86	0,85	100
0,61	0,59	0,71	0,69	0,82	0,79	105
0,59	0,56	0,68	0,64	0,78	0,73	110
0,58	0,53	0,67	0,60	0,75	0,68	115
0,58	0,50	0,65	0,57	0,73	0,63	120
0,57	0,47	0,65	0,53	0,72	0,59	125
0,58	0,44	0,64	0,49	0,71	0,54	130
0,58	0,41	0,65	0,46	0,71	0,50	135
0,59	0,38	0,65	0,42	0,71	0,46	140
0,61	0,35	0,67	0,38	0,72	0,41	145
0,63	0,32	0,68	0,34	0,73	0,37	150

Acelaș drum, înmulțit prin valoarea din coloana dela dreapta dă distanță minimă la care este trecut sau se va trece față de obiect adică distanța la travers.

DISTANȚA LA UN OBIECT FIX CU DOUĂ RELEV

II-lea relevment	Primul relevment la prova al obiectului					
	50°		55°		60°	
30	—	—	—	—	—	—
35	—	—	—	—	—	—
40	—	—	—	—	—	—
45	—	—	—	—	—	—
50	—	—	—	—	—	—
55	—	—	—	—	—	—
60	4,41	3,82	—	—	—	—
65	2,96	2,68	4,72	4,28	—	—
70	2,24	2,10	3,16	2,97	4,99	4,69
75	1,81	1,75	2,40	2,31	3,35	3,23
80	1,53	1,51	1,94	1,91	2,53	2,49
85	1,34	1,33	1,64	1,63	2,05	2,04
90	1,19	1,19	1,43	1,43	1,73	1,73
95	1,08	1,08	1,27	1,27	1,51	1,50
100	1,00	0,98	1,16	1,14	1,35	1,33
105	0,94	0,90	1,07	1,03	1,22	1,18
110	0,88	0,83	1,00	0,94	1,13	1,06
115	0,85	0,77	0,95	0,86	1,06	0,96
120	0,82	0,71	0,90	0,78	1,00	0,87
125	0,79	0,65	0,87	0,71	0,96	0,78
130	0,78	0,60	0,85	0,65	0,92	0,71
135	0,77	0,54	0,83	0,59	0,90	0,63
140	0,77	0,49	0,82	0,53	0,88	0,57
145	0,77	0,44	0,82	0,47	0,87	0,50
150	0,78	0,39	0,82	0,41	0,87	0,43

Drumul parcurs în intervalul dintre cele două relevmente înmulțit cu valoarea din coloana dela stânga dă distanță în momentul celui de al doilea relevment.

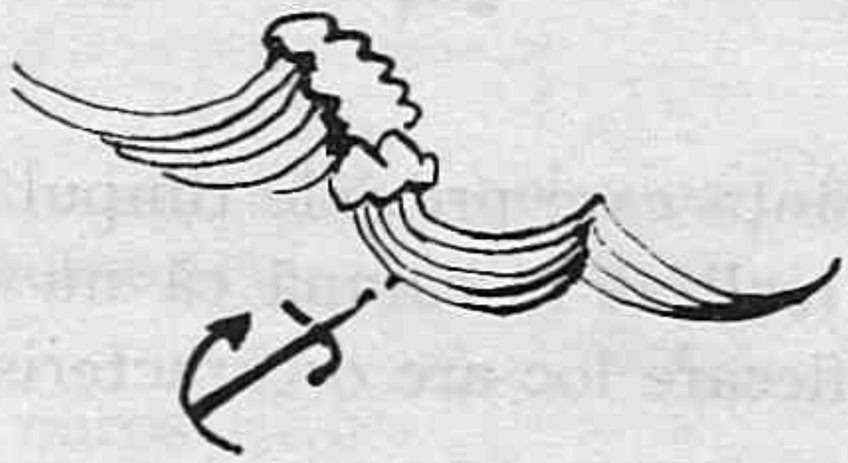
MENTE ȘI DRUMUL PARCURS ÎN INTERVAL

Primul relevment la prova al obiectului				II-lea relevment
65°		70°		
—	—	—	—	30
—	—	—	—	35
—	—	—	—	40
—	—	—	—	45
—	—	—	—	50
—	—	—	—	55
—	—	—	—	60
—	—	—	—	65
—	—	—	—	70
5,22	5,04	—	—	75
3,50	3,45	5,41	5,33	80
2,66	2,64	3,63	3,62	85
2,14	2,14	2,75	2,75	90
1,81	1,81	2,22	2,22	95
1,58	1,56	1,88	1,85	100
1,41	1,36	1,64	1,58	105
1,28	1,20	1,46	1,37	110
1,18	1,07	1,33	1,20	115
1,11	0,96	1,23	1,06	120
1,04	0,86	1,15	0,94	125
1,00	0,77	1,09	0,83	130
0,96	0,68	1,04	0,73	135
0,94	0,60	1,00	0,64	140
0,92	0,53	0,97	0,56	145
0,91	0,45	0,95	0,48	150

Același drum, înmulțit prin valoarea din coloana dela dreapta dă distanță minimă la care este trecut sau se va trece față de obiect adică distanța la travers.

DISTANȚA LA UN OBIECT FIX CU DOUĂ RELEVMENTE ȘI DRUMUL PARCURS ÎN INTERVAL

II-lea relevment	Primul relevment la prova al obiectului							
	75°		80°		85°		90°	
30	—	—	—	—	—	—	—	—
35	—	—	—	—	—	—	—	—
40	—	—	—	—	—	—	—	—
45	—	—	—	—	—	—	—	—
50	—	—	—	—	—	—	—	—
55	—	—	—	—	—	—	—	—
60	—	—	—	—	—	—	—	—
65	—	—	—	—	—	—	—	—
70	—	—	—	—	—	—	—	—
75	—	—	—	—	—	—	—	—
80	—	—	—	—	—	—	—	—
85	5,56	5,54	—	—	—	—	—	—
90	3,73	3,73	5,68	5,67	—	—	—	—
95	2,82	2,91	3,81	3,79	5,74	5,72	—	—
100	2,29	2,25	2,88	2,84	3,85	3,79	5,76	5,67
105	1,93	1,87	2,33	2,25	2,91	2,81	3,86	3,73
110	1,68	1,58	1,97	1,85	2,36	2,22	2,92	2,75
115	1,50	1,36	1,72	1,56	1,99	1,81	2,37	2,14
120	1,37	1,18	1,53	1,33	1,74	1,50	2,00	1,73
125	1,26	1,03	1,39	1,14	1,55	1,27	1,74	1,43
130	1,18	0,90	1,29	0,98	1,41	1,08	1,56	1,19
135	1,12	0,79	1,20	0,85	1,30	0,92	1,41	1,00
140	1,07	0,69	1,14	0,73	1,22	0,78	1,31	0,84
145	1,03	0,59	1,09	0,63	1,15	0,66	1,22	0,70
150	1,00	0,50	1,05	0,52	1,10	0,56	1,15	0,58



METEOROLOGIE

Cine a stat pe malul mării mai multă vreme nu se poate să nu fi văzut că sunt zile întregi când pescarii trag barca la mal și nu ies din port. Acest lucru se datorește vântului care bate foarte tare și bate mai ales din direcții care nu sunt favorabile navigației. Căci vântul deși are marea calitate că ajută navigației mai este și cauza tuturor relelor, căci el este acela care ridică marea cu valuri clocotitoare care se sparg unele într'altele. Deci, când vrei să ieși în mare primul lucru la care trebue să fii atent este vântul (de altfel aceasta este una din datoriile marinarului care când se urcă pe nava sa trebue să cerceteze direcția din care bate vântul).

Ca și aviatorul, marinarul trebue să știe să prevadă timpul el însuși, uitându-se la aparatele pe care le are la bord (termometre, barometre, barografe, etc.) și la nori (cari se zice că dau cele mai bune sfaturi) și să caute a cerceta direcția vântului și forța lui. De asemeni trebue să aibă în vedere orice informațiuni cari se dau (radio) sau cel mai bun lucru să se informeze la pescari, care sunt cei mai buni cunoscători ai vremii.

Proverbele și zicalele populare sunt frumoase și-ți vor folosi mult dacă le știi. Ele nu trebuesc însă crezute așa cum îți sunt date, experiența ta marinărească îți va spune ce trebue să crezi și ce trebue să nu crezi.

Îți vom da la acest capitol câteva previziuni, adică elemente cu care să poți ghici cum va fi vremea, vei nota în carnetul tău care dintre ele s'au realizat și care nu (de altfel unii spun că

meteorologia este știința care prevede timpul ce a fost ieri) dacă una din ele nu s'a realizat înseamnă că nu corespunde locului în care te afli, căci fiecare loc are o caracteristică a sa meteorologică.

Cum vei prevedea timpul fără instrumente? Uitându-te la:

Cer: Roșu seara, timp bun se speră;

Roșu dimineața, timp rău sau vânt;

Roz sau orange seara, timp frumos;

Bleu pal seara, timp frumos;

Bleu închis seara, timp urît;

Galben seara, vânt.

Nori: enormi, negrii, fără contururi sigure, anunță gren;

Conturați aspru și bine definiți, ploaie, vânt;

Mergând împotriva vântului, vânt de scurtă durată;

În sensuri diferite, timp puțin stabil;

Filamente subțiri, albi striați fără umbre (se numesc Cirus) vânt și ploaie;

Mici pachete de vată, fără umbre în grupe sau fire, cearcăne la soare sau la umbră, timp rău, furtună;

Nori rotunjiți mai groși cu precedenți, timp rău;

Nori roși și groși, albi cu vârful rotunjit și baza orizontală, timp frumos;

Aceiași ca mai sus în formă de ciuperci și foarte întunecoși cu marginile albe, gren și furtună;

Pânză întunecoasă gris sau neagră, ploaie;

Panglici de dantelă, pânză albicioasă cu cearcăne la soare sau la lună, ploaie;

Panglici lungi în forme confuze gris, uniform, timp stabil.

Pentru a nota în jurnalul tău de bord cum a fost cerul îți dăm mai jos câteva semne, care-ți vor fi suficiente pentru însemnările tale. Proporția cerului acoperit de nori se numește « nebulozitate ».

Cer clar	nebulozitate	0—1
Puțin noros . . .	»	2—3
Noros	»	4—6
Foarte noros . . .	»	7—8
Acoperit	»	1—10
Ceață.	»	—

Brizele de mare. Sunt vânturi locale, datorită deosebirii de încălzire dintre uscat și mare, ziua uscatul se încălzește mai repede și marea mai pe îndelete, aerul dela uscat se ridică în sus iar aerul mai rece dela mare vine să-i ia locul, vom avea deci briza de mare. Seara marea este mai caldă, uscatul se răcește mai repede, vântul se va porni dela uscat către mare, este briza uscatului.

Briza de mare pentru țara noastră începe la ora 8, se accentuiază după amiază și cade seara. Briza de uscat începe la ora 21, este în general slabă (mai puternică în timpul nopților cu furtună).

Vânturile locale. Pe coasta Mării Negre, iarna, predomină vânturile de Nord-West (Decemvrie) și Nord (Ianuarie, Februarie). În Martie bate vânt mai ales dela Nord-West. Începând din Aprilie și în timpul lunilor de vară și chiar în Septemvrie predomină brizele de mare și uscat; deci în timpul zilei vei găsi vânt de Sud și de Est, iar seara vânt de Nord-West. Brizele încetează în Noemvrie. Timp calm se observă mai ales în Iunie, Iulie și August.

Fii atent vara căci pe coasta românească bat vânturi de West foarte periculoase și care vin pe neașteptate; de îndată ce vezi că vântul de West se întărește fugi cât mai repede la mal căci altfel riști să rătăcești în largul mării târât de acest vânt spre larg.

Când vântul bate contra curentului, marea se demontează și devine foarte periculoasă (fi atent deci, ia seama la terțarole).

Soarele: La apus roșu, vânt din amonte (deal) a doua zi, alb, vânt din aval (vale) a doua zi, strălucitor, frumos a doua zi.

La răsărit, roșu apoi alb, ploaie.

Luna: Strălucitoare, cu marginile netede, timp uscat și frumos.

Palidă, cu cearcăne, încețoșată, timp umed.

Roșie la răsărit, vânt.

În jur de lună nouă, vânt și timp rău.

S'a observat că dacă timpul zilei a șasea după lună nouă este la fel cu acel al zilei a patra și a cincea, va fi la fel în tot restul lunii.

Stele: Puțin strălucitoare, obscuritate, ploaie.

Strălucitoare, se schimbă timpul.

În număr mare pe cer, strălucitoare, timp frumos (vara).

În număr mare pe cer, strălucind, timp rece iarna.

Curcubeu: Dimineața: ploaie care va veni.

Seara: ploaie care a trecut.

Fulger (și trăsnet):

La orizont fără nori, timp frumos, căldură.

La Nord, vânt.

La Sud, ploaie.

Cu timp încărcat, furtună.

La sfârșitul unei ploi repezi, sfârșit de furtună.

Marea: Hulă venind dela mare pe timp frumos, vânt.

Hulă venind din larg, timp rău.

Berbeci (valuri cari se sparg) vânt.

Animale: Pescărușii apropiindu-se de uscat, furtună.

Delfini sărind, vânt.

Proverbe: Iarna noapte frumoasă, zi urîtă; noapte urîtă, zi frumoasă.

Roș seara și gris dimineața, sunt semne sigure de zi frumoasă.

Orizont clar la Nord și soare în declin, semne sigure de timp frumos.

Nori rotunzi și mici, nu sunt de lungă durată.

Orizont curat, vânt la Nord.

Orizont întunecos, timpul nu este sigur niciodată.

Când la răsărit cerul este verde, din această parte va veni vântul.

Delfini sărind, vânt anunță.

Vânt de Nord care a căzut, caută la Sud, la Nord nu va mai fi.

Stele strălucitoare, fără ca cerul să aibă nori, spun marinarii: nu ieși, va fi furtună.

Cum vei prevedea timpul cu instrumente:

Termometrul: Urcă, vânt de Nord.

Barometrul: Deasupra 765 mm, probabilitate de timp frumos.

Dedesubt 745 mm, probabilitate de timp urît.

Neregulat și în apropierea lui 760 mm, furtună.

Uscat și constant, timp frumos.

Scoborînd, timp rău, ploaie.

Se urcă, vântul schimbă de direcție și crește în intensitate, timp frumos în viitor.

Urcare bruscă, vânt, înseninarea nu va dura.

Cădere bruscă, furtună.

Înainte de uragan, cade încet, timp de 24 ore, apoi scoboară brusc.

Termometrul și Barometrul: Amândouă jos, vânt de Sud-Est și ploaie.

Termometrul sus, barometrul jos, vânt de Sud-West și ploaie.

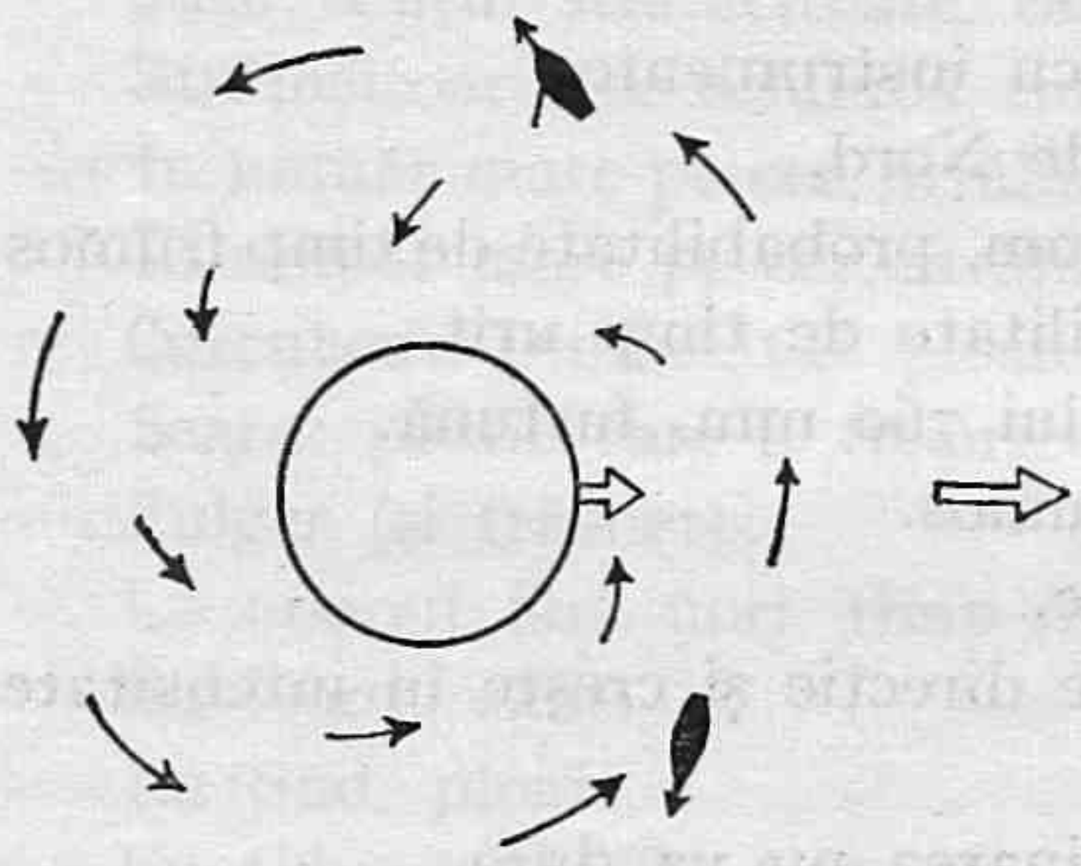
Amândouă sus, timp frumos.

Termometrul jos și barometrul sus, vânt de Nord și aversă.

Indicațiunile pe care ți le-am dat mai sus, am mai spus nu

trebue să le iei decât în general și vei face bine să notezi pe carnetul tău cât corespund locului în care te afli. Completate cu informațiuni locale asupra vânturilor, precum și cu orișice fel de sfaturi dela localnici (în special pescari) îți vor fi de cel mai mare folos în previziunile pe care le vei face asupra vremii.

Fenomenele meteorologice se datoresc în cea mai mare parte marilor mișcări de aer care îmbrățișează continentele și oceanele. Pe globul terestru, presiunea atmosferică (greutatea aerului pe centimetrul patrat) nu este aceeași în orice loc. Din această cauză aerul rece și mai greu caută să ocupe locul aerului cald și mai ușor care se ridică în sus, producând astfel un curent de aer dela locul cu aer mai greu către cel cu aer mai ușor.



Cicloni.

În locul unde presiunea este mai mică, adică depresiune, se produc cicloni (un fel de vârtejuri uriașe). Ciclonii se rotesc pe o suprafață imensă în sensul invers al acelor unui ceasornic în emisferul de Nord (în emisferul de Sud, invers). Locurile cu presiune înaltă se numesc anticiclon. Anticiclonii se rotesc de asemeni pe o suprafață imensă, însă în același sens cu acele unui ceasornic.

Trecerea unui ciclon este precedată de o cădere a barometrului, timpul devine din ce în ce mai urît pe măsură ce depresiunea se apropie. Dacă te găsești la Sud de drumul pe care-l face vei avea la început vânt dela Sud, care va trece la Sud-West crescând din intensitate, ploaie, pe urmă vei primi vânt dela Nord-West și spre sfârșit barometrul urcă și timpul se

îmbunătățește. Dacă te găsește la Nord de drumul pe care-l face situația va fi invers. Dacă ești pe linia centrului atunci vei vedea că la un moment dat vântul cade, pentru scurt timp, și apoi sare în sens contrar.

Pentru a ști locul de unde vine ciclonul și unde se duce, așează-te cu fața în direcția din cotro bate vântul, și vei avea la dreapta presiunea joasă și la stânga presiunea înaltă.

În emisferul nostru cicloanele deplasându-se în general dela West la Est când vântul bate dela Sud-West trebue să fugi la Sud, centrul ciclonului este la Nord-Est, deci te găsești la Sud de acesta, dacă vântul este la Est fugi la Nord, căci te găsești la Nord de acesta.

În oceanul Indian și mările Chinei cicloanele se numesc Tifoane (« Tifon » este titlul unui foarte frumos roman de Josef Conrad tradus, și în românește, și pe care te sfătuim să-l citești). Trombele sunt mici cicloane care sunt foarte periculoase mai ales pentru îmbarcațiuni mici (asemenea trombe s'au observat și în Marea Neagră).

Unii din marinarii de ai noștri au scris chiar versuri despre previziunea timpului, pe care e bine să le știi pe de rost.

Iată-le:

DE-ALE VREMEI [1])

Barometrul

Când o ia de jos prea iute
Prevestește rele multe,
Dacă scade, 'i-a furtună
Sue mult, 'i-a vreme bună.

Când la mare'i jos și scade
Somnului bine nu-i șade,
Iar de-i sus și se ridică
Stai atent, dar fără frică.
Ce vine încet rămâne mult
Ce vine iute 'i de timp scurt.

---

[1]) Alcătuite după date englezești de C-dor N. Ionescu-Iohnson.

Cerul

Cerul noapte roș — plăcere
Dimineața 'i prevedere
Roș spre ziuă, sur spre seară
Vremea rea și de ocară
Seara roș, spre ziuă sur
Vremea fără de cusur.

Ploaie și Vânt

Când vânt e, după ce-a plouat
Poți pune rufe la uscat
Iar când ploaia 'i după vânt
Poci pleca la drum oricând.
Vântul calea soarelui tăind
Minte, că 'napoi îl vezi sărind

L u n a

Lună nouă, lună plină
Și patrarele de vin
Către miez de noapte lină
Va fi bine și senin

Iar o ploaie o să cate
De-o cădea spre miez-de-zi
Și 'n puterea nopții toate
De-or cădea, urît va fi

După masă, pân' spre seară
De 'i frumos, frumos va sta
Vântul însă când s'apară
Cum o fi va arăta

A s t r e l e [1])

Când luna apune și pe când răsare
Ai grijă de vele, dacă ești la mare
Lună ofilită, galbenă ofticoasă
Jelește, că vremea mâini va fi ploioasă
Luna îmbujorată 'n roș la răsărit
O gonește vântul; biata-a obosit

---

[1]) Alcătuite de Alexandru Iordăchescu, fost ofițer S. M. R.

Iar de are 'n juru-i un cerc luminos
Vremea 'și va întoarce fustele pe dos
Soarele când iese, sărind peste nori,
Semn de vânt și ploaie e adeseori.
Stele multe 'n noapte, mari și luminoase
Cârpește-ți ciorapul și mantaua-ți coase
De 's întunecoase, când vremea e bună
Ia măsuri din vreme, că va fi furtună.

Norii

Nori cu barba încâlcită
— Vânt din țara cea turbată

Nori cu ciucuri prin prejur
— Mai stai vânt că te înjur

Subțiri-albi « Damă pudrată »
— Vreme de scurtă durată

Nemișcați, groși arămii
— Tempestă ca pe pustii

Lână neagră dărăcită
— E furtună îndrăcită

Nori, cu mâna să-i apuci
— Vine ploaia cu clăbuci

Ceață

Dimineața ceață-ușoară
— La « spațir » hai domnișoară

Dupe timp rău, ceață groasă
— Vremea iar va fi frumoasă

Ceață strânsă într'o parte
— Vântul dintr'acolo-a bate

De se 'nalță lăsând nori
— Rău și vânt de multe ori

Fulgerul și Tunetul

Fulger, iarna, nu-i a bună
— Zăpadă și cu furtună

Fulgeră mai mult ca tună
— Vânt din partea unde sună

Fulger cu orizontul clar
— E timp bun n'avea habar

De-a tunat numai odată
— E furtună descuiată

Fi-i cu ochii țintă 'n zări
— Căci vine suflând pe nări

Diverse

Marsini mulți săltând din apă
— Vânt legat în lanțuri, scapă

Pescărușii spre mal sburând
— E furtună în curând

Rața 'n apă făcând « plici »
— Semn de ploaie cu bești

Pe mare în cârduri gâște
— Și 'n văzduh roiuri de muște

Umple-ți pipa cu tutun
— Și fumează: « timpu-i bun »

Când te pișc, de ai purici
— Și'n urechi ai mâncărici

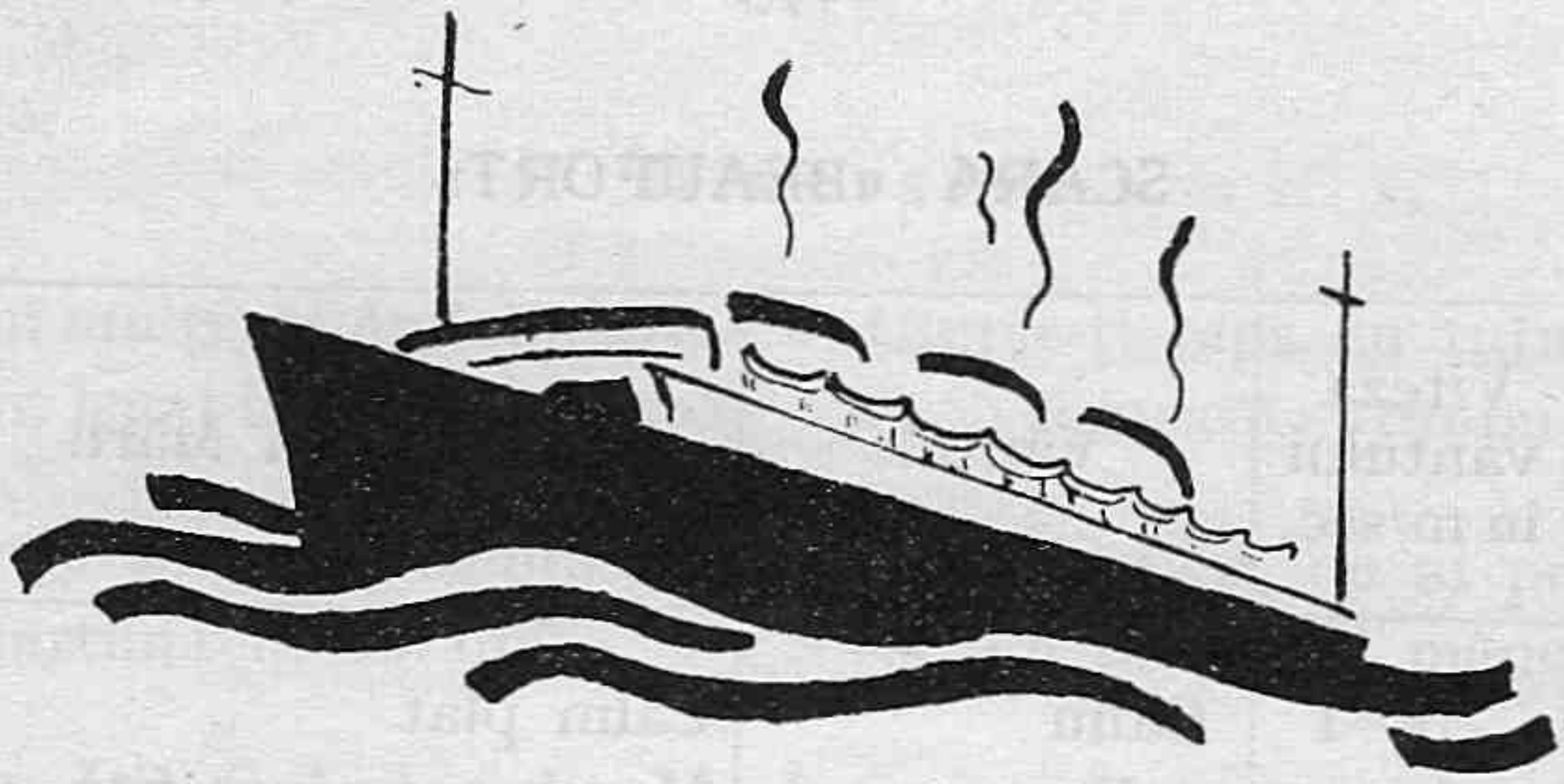
Scarpină-te, te jupoaie,
— E în zadar! :—E semn de ploaie

Porc, la bord cu stupa 'n rît
— Ia măsuri de timp urît.

SCARA «BEAUFORT»

Forța	Viteza vântului în m/sec.	Vântul	Starea Mării
0	0—1	Calm	Calm plat
1	1—2	Adiere ușoară	Marea ușor încrețită
2	2—4	Briză slabă	Marea încrețită
3	4—6	Vânt ușor	Se văd primele creste albe
4	6—8	Vânt moderat	Crestele albe devin mai numeroase
5	8—10	Vânt rece	Marea agitată cu creste albe pronunțat.
6	10—12	Vânt tare	Marea agitată cu creste albe din val în val
7	12—14	Vânt foarte tare	Marea montată, valurile se rostogolesc, apa din crestele valurilor este pulverizată în vânt
8	14—17	Vânt furtunos	Marea foarte montată
9	17—20	Furtună	Mare furtunoasă
10	20—24	Furtună tare	Tempestă
11	24—35	Furtună f. tare	Tempestă
12	peste 35	Uragan	Tempestă

Indică forța vântului după starea mării și aspectul vântului.



CUM SE IMPART NAVELE

Multe sunt categoriile de nave și destul de numeroase sunt și criteriile după care se pot clasifica. Noi le vom lua întâiu după apele pe care sunt destinate să plutească și apoi după destinația lor..

Nave maritime. Nave de comerț. Pachebot (Liner) înseamnă navă care este întrebuințată la transporturi de pasageri pe un drum regulat sau linie, spre deosebire de cargobot care merge în toate părțile lumii acolo unde are de transportat ceva. Astăzi multe vapoare sunt luate de pe drumul lor regulat și trimise să facă cruciere de plăcere și multe alte vapoare mari sunt întrebuințate numai pentru cruciere. Cuvântul pachebot s'a îndepărtat dela însemnătatea sa originală și s'au numit astfel o serie întreagă de vapoare foarte mari și foarte luxoase (Normandie, Queen Mary, Bremen). Mărfuri nu pot lua decât puține aceste nave, de obiceiu din cele scumpe. Ele transportă de asemeni poștă.

La noi aceste nave se mai numesc și « Poștale » și sunt cunoscute bine în Marea Neagră și Mediterana Orientală; **Regele Carol, Dacia, România,** timp de 30 ani au colindat aceste mări transportând în confort și siguranță mii și mii de pasageri. De curând România a construit alte pasagere **Transilvania** și

Basarabia, cari sunt astăzi, la categoria lor, cele mai rapide și mai luxoase pasagere din lume. Aceste două nave sunt mișcate cu motoare Diesel și din acest motiv se mai numesc și « motonave ». Caracteristica motonavelor este raza de acțiune sau autonomia mare.

Pacheboatele sau pasagerele pot fi ușor recunoscute după marele număr de punți așezate una deasupra alteia. Foarte multe din aceste punți de plimbare au de jurîmprejur ferestre, și suprastructura, adică partea de deasupra a copastiei este de obiceiu mai înaltă ca la alte nave.

Marile transatlantice formează o clasă care prin viteza lor și uxul lor interior sunt extrem de atrăgătoare.

Cea mai mare parte din pasageri sunt transportați însă de clasa așa numită a « Pacheboatelor intermediare ». Acestea sunt vapoare care nu trec de 20.000 tone și sunt mai puțin rapide decât marile transatlantice și mai puțin confortabile, uneori transportă chiar și mărfuri.

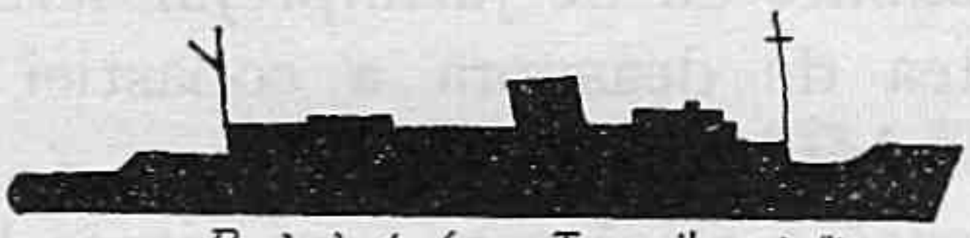
Cargoboatele sunt nave ce transportă numai mărfuri și sunt de două feluri: « Cargouri de linie » și « Cargouri obișnuite ». Cargourile de linie sunt foarte mult asemănătoare pacheboatelor intermediare, au însă un număr de punți mai mic și viteza mai redusă, sunt totuși uneori destul de confortabile pentru transportul unui mic număr de pasageri. La noi sunt cunoscute din această clasă următoarele nave: **Ardeal, Alba Iulia, Suceava, Peleș,** care se mai numesc și « nave mixte » fiind amenajate atât pentru mărfuri cât și pentru călători.

Cargourile obișnuite numite și « tramps » nu au cursă regulată, ele transportă mărfurile dela un port la altul și nu părăsesc niciodată portul fără să aibă încărcătură. Astfel un cargobot care pleacă din Hamburg spre Australia, dacă are de acolo marfă pentru America pleacă în America și numai în caz când are marfă pentru Hamburg se întoarce în acest port, putând

NAVE DE COMERȚ

Transatlantic

Vedetă torpiloare



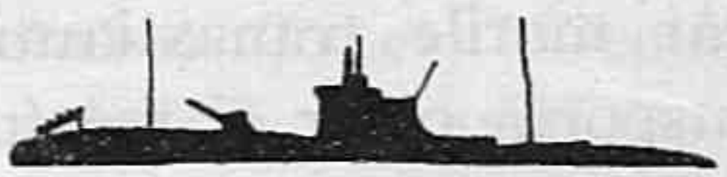
Pachebot (m.s. „Transilvania")

Canonieră (H.M.S. Lt. Lepri)

Mixt (s.s. „Peleș")

Torpilor (H.M.S. „Năluca")

Cargobot (s.s. „Bucegi")



Submarin (H.M.S. „Delfinul")

Tanк petrolifer (s.s. „Oltenia")

Distrugător (H.M.S. Reg. Maria")

Salutier

Crucișetor

Dragă

Portavion

Remorcher

Chiurasat (Navă de linie)

NAVE DE RAZBOI

astfel să treacă chiar ani până să mai vie în portul de origină. Uneori ele sunt amenajate pentru transporturile pe care le fac, astfel unele transportă numai grâne, altele cărbuni, etc. Cargo-boatele obișnuite au viteze mici (circa 10 noduri). Cargourile sunt acelea care fac puterea navală a unei națiuni. Ele sunt acelea care transportă de-a-lungul mărilor bogățiile lumii. În marina noastră sunt cunoscute **Bucegi, Carpați, Oituz,** iar acum în urmă avem pe **Balcic, Cavarna, Mangalia** și **Sulina** care au și calitatea de a fi motonave, adică cargouri cu motoare, deci cu o autonomie foarte mare.

Tancurile trebue să fie menționate cu multă atenție, ele ocupă un loc foarte însemnat în traficul pe mări. Ele sunt acelea care transportă petrolul și toate derivatele lui atât de necesare industriilor lumii.

În vremurile de altădată petrolul era transportat în butoaie prezentând astfel un pericol permanent pentru nava care-l transporta, întru cât aceasta putea fi ușor incendiată. Primul tanc construit a fost englezesc și s'a numit « Gluckauf ».

Tancurile moderne sunt foarte ușor de recunoscut, prin aceea că au mașinile la pupa (coșul se vede la pupa) și par a fi foarte lungi și sunt jos la apă.

Disciplina la bordul tancurilor este foarte aspră din cauza pericolului de incendiu, timpul cel mai periculos este la încărcare și descărcare, atunci când se produc vapori de petrol.

Tancurile sunt de o construcție specială care permite a se preveni pătrunderea petrolului în camera mașinilor (petrolul pătrunde chiar pe acolo pe unde apa nu poate). Unele tancuri sunt amenajate pentru transporturi de pasageri.

Oltenia, Câmpina și **Steaua Română** (tancuri românești) sunt cunoscute pe mări făcând dese călătorii și peste Atlantic.

Cablierele, nave destinate așezării cablurilor telegrafice și telefonice în largul oceanelor și mărilor, sunt vapoare foarte mari

și cu aspect de pasagere. Ele sunt dotate cu tancuri în care sunt ținute cablurile. Operația de lăsare la apă a cablurilor, dar mai ales ridicarea acestora la bordul cablierelor, adevărate sunt minunății de muncă umană.

Navele de salvare sunt foarte atractive și de o construcție foarte pitorească. Privindu-le dau impresia că sunt foarte puternice, de altfel și sunt. Comandantul și marinarii unei nave salvatoare au baza în diverse porturi. Povestea lor este una dintre cele mai frumoase.

Dragele. Când mergi la Sulina, uneori chiar și la Constanța, nu se poate să nu vezi dragele; acestea sunt unele din cele mai interesante creațiuni de construcție navală. Sunt întrebuințate la menținerea navigabilității canalurilor sau la menținerea adâncimii apei în porturi, având menirea să adâncească fundul prin dragarea lui.

Șalutierele sunt nave mici de pescari și se întâlnesc mai mult prin mările reci ale Nordului.

La multe nave de comerț vei vedea numele precedat de S-S sau M-S. În primul caz înseamnă că nava a cărui nume urmează e un vapor (steam ship) în al doilea caz că e o motonavă (motor ship).

Navele de război. Calitățile navelor de război sunt următoarele: Armamentul, Protecția, Vitesa, și Raza de acțiune.

Armamentul cuprinde:

a) Artileria;

b) Arme sub apă (torpilele, minele).

c) Aviația de bord.

Protecția este totalitatea mijloacelor care garantează flotabilitatea, apărarea artileriei și a tuturor părților vitale ale navei în timpul luptei. Ea este de două feluri:

a) Protecția cu cuirasă, adică prin plăci de oțel puse peste bordaj pentru a nu lăsa să pătrundă proiectilele;

b) Protecția celulară, adică împărțirea navei într'un număr cât mai mare de compartimente prin diferite mijloace, compartimente perfect etanșe, cari nu lasă să pătrundă apa dintr'o parte într'alta atunci când unul sau mai multe din compartimente s'au spart.

Vitesa, numărul maxim de noduri pe oră.

Raza de acțiune numărul de mile pe care o navă îl parcurge fără a se aproviziona cu combustibil.

După măsura în care dispun de unele sau de altele din aceste calități se împart și diferitele categorii de nave de război.

Cuirasatele sau navele de linie, sunt cele care formează nucleul flotelor. Mărime până la 40.000 tone și mai mult, vitesă 20—30 Mm. Artilerie principală 8—12 piese de 305—406 mm. Artilerie secundară împotriva torpiloarelor și tunuri antiaeriene. Cuirasa foarte puternică și compartimentaj foarte desvoltat.

Crucișătoarele de luptă cu caracteristice asemănătoare cuirasatelor dar cu viteze superioare până peste 30 noduri și cu tonaj mai mare decât acestea. Cunoscut este **Hood.**

Crucișătoarele. Dela 3.000 tone până la 10.000 tone. După tonaj au armament ce variază dela 150 la 203 mm. Vitesă peste 30 mile. Cuirasă slabă sau aproape nulă, protecția prin compartimentaj. Se împart după tonaj și artilerie în grele și ușoare. Misiunea lor principală este atacarea traficului inamic și protejarea căilor de comerț proprii.

Exploratorul sau conducătorul de flotilă, 1.800—2.500 tone, vitesă 35—45 mile, 5—6 tunuri de 120—140 mm. tunuri antiaeriene, tuburi lanstorpile. Noi avem din acest tip unele din cele mai frumoase și la noi poartă numirea de « Distrugătoare », (**Regele Ferdinand, Regina Maria, Mărăști** și **Mărășești**). Sunt navele cu cea mai mare vitesă, misiunea lor fiind lupta cu forțele ușoare inamice și eventual atacul navelor mai puternice cu torpile.

Torpiloarele dela 100 până la 1.500 tone, viteză 35—40 mile, 6—12 tuburi lanstorpile, tunuri 75—120 mm. fără cuirasă. Noi avem o serie de torpiloare de tonaj mic circa 300 tone și se numesc astfel: **Năluca, Smeul, Sborul.** Arma lor principală este torpila.

Submarinele, nave între 250—2.000 tone construite să poată merge sub apă, vitesă la suprafață 18 noduri de imersiune (sub apă), 9 noduri, armă principală torpila și mina, secundară tunul. Al nostru se numește « **Delfinul** ». Misiunea lor principală este torpilarea navelor inamice, profitând de calitatea lor de a naviga pe sub apă (în imersiune).

Nave port avioane. Nave mari ce constituesc un fel de aerodroame plutitoare. 20.000—35.000 tone, vitesa circa 20 mile, armament artilerie navală și antiaeriană de calibru mijlociu (200 milimetri), sunt dotate cu platforme mari deasupra punții principale care servesc la decolarea și aterizarea avioanelor cu roți, hangare în interior și ateliere.

În afară de navele enumerate mai sus care formează flotele de luptă mai sunt o mulțime altele întrebuințate pentru diversele servicii ce se execută în unitățile navale. Astfel sunt:

Șalupele torpiloare 20—80 tone, vitesă 50 mile, servesc la patrulare și operațiuni împotriva submarinelor și la atacarea cu torpile a navelor de luptă, în apropierea coastei.

Avizourile și Canonierele, nave mici până la 2.000 tone, vitese mici, tunuri circa 100 mm., servesc la patrulare, serviciu de poliție, nave împotriva submarinelor, etc. Noi avem patru unități construite în Franța în timpul războiului mondial cu tonaj de 300—400 tone și se numesc astfel: Cpt. **Dumitrescu,** Slt. **Ghiculescu,** Lt. C-dor **Stihi,** Lt. **Lepri,** după numele a patru ofițeri de marină, căzuți în Războiul de Întregire.

Nave port mine, întrebuințate pentru minarea coastelor proprii împotriva inamicului, pentru minarea drumurilor inamicului, pentru minarea coastelor inamicului.

Astfel este nava port mine **«Amiral Murgescu»** construită la Galați.

Nave de dragaj întrebuințate la dragarea minelor puse de inamic.

Crucișetoare auxiliare, nave de comerț repezi, în special pasagere, rechiziționate la război, cărora li se pun tunuri de calibru mijlociu. Povestea acestora este una din cele mai frumoase. Ultimul război le-a întrebuințat ca nave corsari. Se pare că au fost cele din urmă care au mai înspumat mările. (Dacă vreți citiți poveștile lui **Mowe, Wolf** și **Seeadler,** sunt foarte frumoase și foarte instructive).

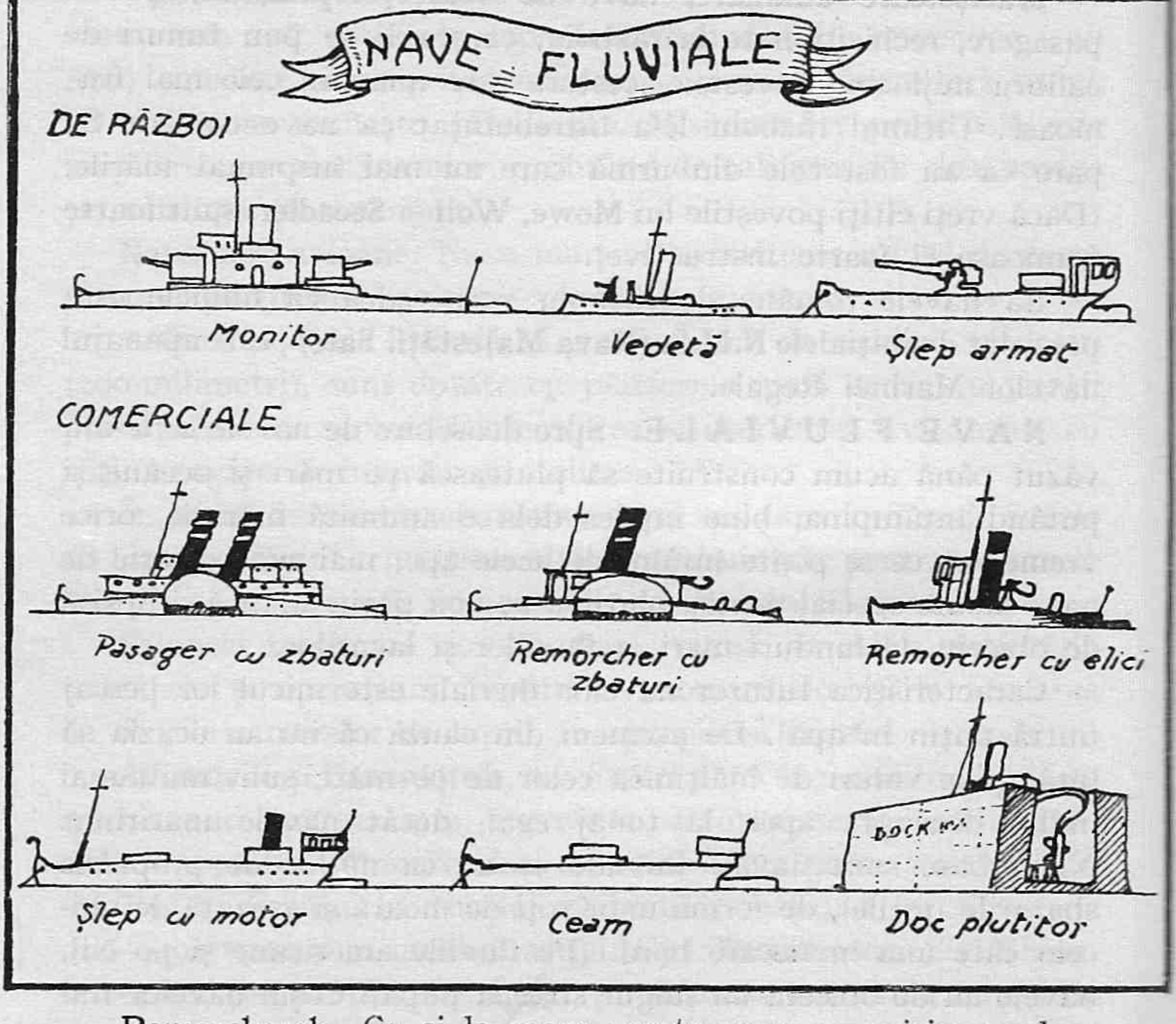
La navele române de război veți vedea că numele este precedat de inițialele **N.M.S. (Nava Majestății Sale)** ; este apanajul navelor Marinei Regale.

NAVE FLUVIALE. Spre deosebire de navele ce le-am văzut până acum construite să plutească pe mări și oceane și putând întâmpina, bine înțeles dela o anumită mărime, orice vreme rea ce se poate întâlni pe acele ape, mai sunt o serie de nave făcute special pentru plutirea pe apa puțin adâncă și lipsită de obiceiu de funduri mari, a fluviilor și lacurilor.

Caracteristica tuturor navelor fluviale este micul lor pescaj (intră puțin în apă). De asemeni din cauză că nu au ocazia să întâmpine valuri de înălțimea celor de pe mări, sunt mult mai înalte deasupra apei, la tonaj egal, decât navele maritime. Numeroase sunt navele fluviale ce au ca mijloc de propulsie sbaturile (roțile), de forma unor roți de moară și așezate de obiceiu câte una în fiecare bord. (Pe fluviile americane și pe Nil, navele au de obiceiu un singur sbat la pupa). Coșul navelor fluviale se poate lăsa pe spate, aceasta spre a putea trece pe sub poduri.

Nave de comerț. Pasagerele, sunt nave ca și la mare pentru transportul persoanelor pe distanțe mai scurte sau mai lungi.

Cum însă de obiceiu călătoriile pe fluvii sunt mai scurte ca la mare, și pasagerele de fluvii au mai puține amenajări pentru dormitul pasagerilor. Cel mai mare pasager fluvial din Europa este românesc (« **Regele Carol II** », construit la T. Severin).



Remorcherele. Ca și la mare aceste nave au misiunea de a trage după ele navele lipsite de mijloace de propulsie proprii. Cele mai puternice se întâlnesc în regiunile unde fluviul are curent puternic, cum este la noi la Porțile de Fier, unde sunt remorchere

speciale extrem de puternice (« **Traian** », « **Decebal** »). De asemeni există și unele remorchere amenajate pentru spart ghiața în timpul iernii numite « sparge ghiața » **(Mântuirea).**

La fluviu remorcherele sunt mai numeroase și au mai mare importanță ca la mare, unde lucrează numai în porturi, și vom vedea imediat de ce.

Șlepurile. Sunt cele care transportă mărfurile în susul și în josul fluviului, având rolul cargoboatelor la mare. Cum în mare majoritate nu au mașină, ele se deplasează fiind trase de remorchere, de obiceiu mai multe de un același remorcher.

Multe însă din șlepurile mai noui au motoare proprii, numindu-se în acest caz **șlepuri motoare.**

Pentru transportul lichidelor există **tankuri** și **tankuri motoare.**

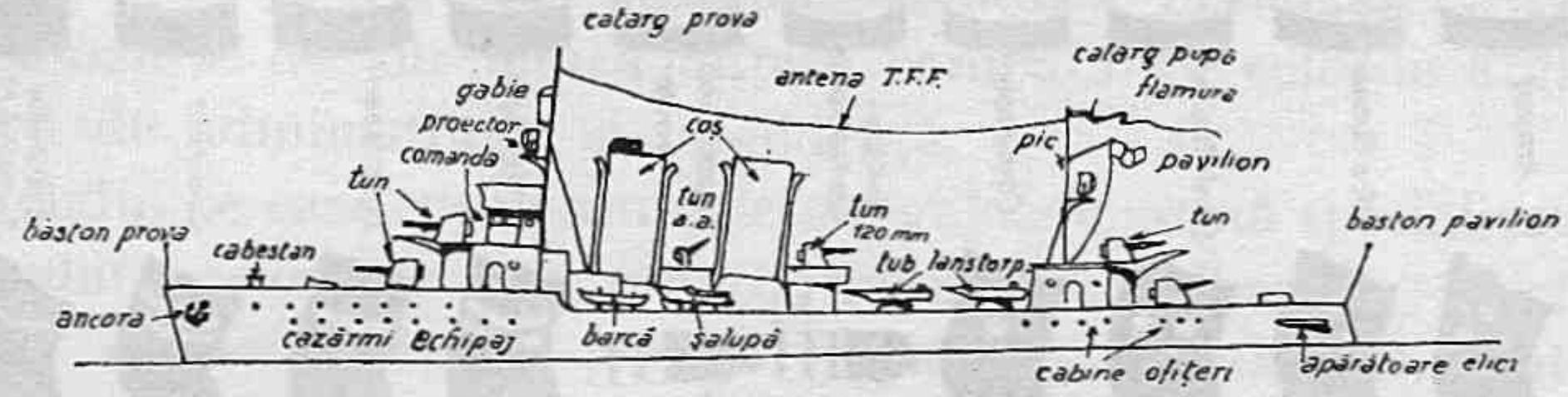
Tot din categoria șlepurilor însă cu tonaj mai mic sunt **pletinele, ceamurile, mahoanele** servind la transporturi de materiale pe distanțe mai mici sau pe râuri cu apă puțină cum e Prutul.

Nave de războiu. Monitoarele. Sunt nave chiurasate purtând tunuri de un calibru destul de mare (120 mm.) în turele de asemeni chiurasate. Misiunea lor este de a ajuta unitățile armatei în acțiuni în apropierea fluviului, a ajuta eventualele încercări de trecere a forțelor proprii și a interzice cele inamice. Ele luptă cu tunul acționând ca o artilerie puternică, bine protejată și foarte mobilă de-a-lungul fluviului. Noi avem cea mai puternică flotilă fluvială din Europa, compusă din șapte monitoare chiurasate, de câte 650 tone **(Brătianu, Lahovari, Cogălniceanu, Catargiu, Basarabia, Bucovina, Ardeal).**

Vedetele. Sunt nave ușoare și repezi, nechiurasate, protejate numai contra proiectilelor de infanterie. Au misiunea de recunoaștere, culegere de informații și susținere imediată a unităților proprii ce luptă în apropierea fluviului.

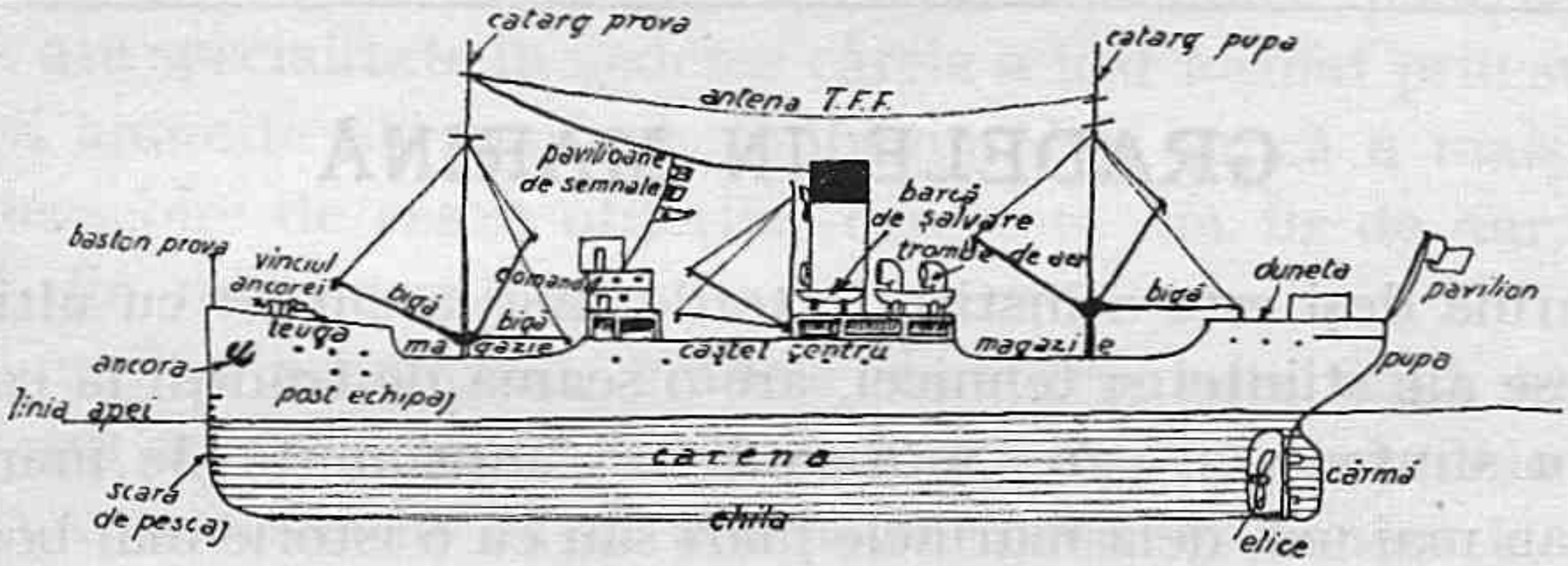
Șlepuri armate. Sunt șlepuri neprotejate, ce au montate la bord tunuri, de obiceiu de mare calibru. Au rolul unei artilerii ce se deplasează pe apă. Prin faptul însă că nu sunt protejate nu pot înfrunta de aproape focul inamic.

PARȚILE NAVELOR



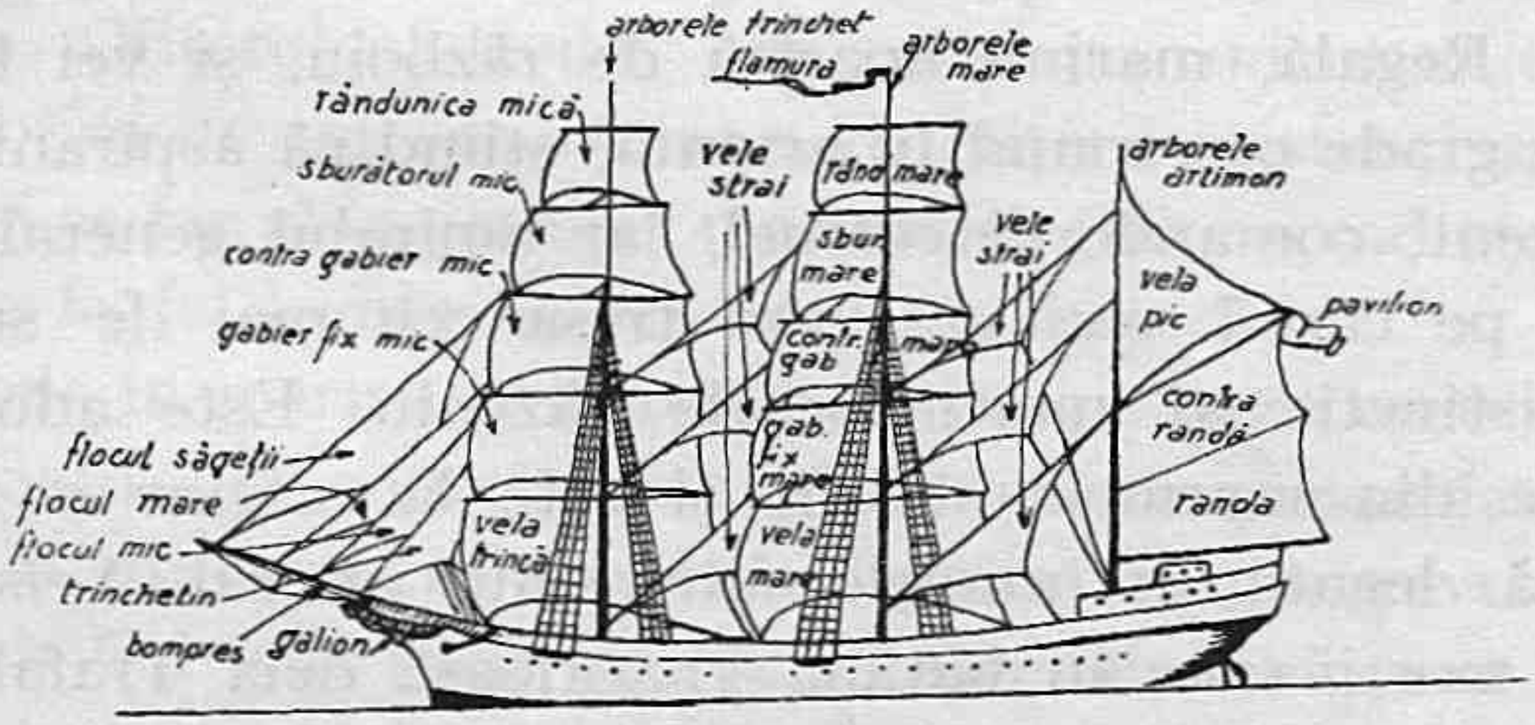
Navă de război (distrugător)

N.M.S. „Regele Ferdinand"



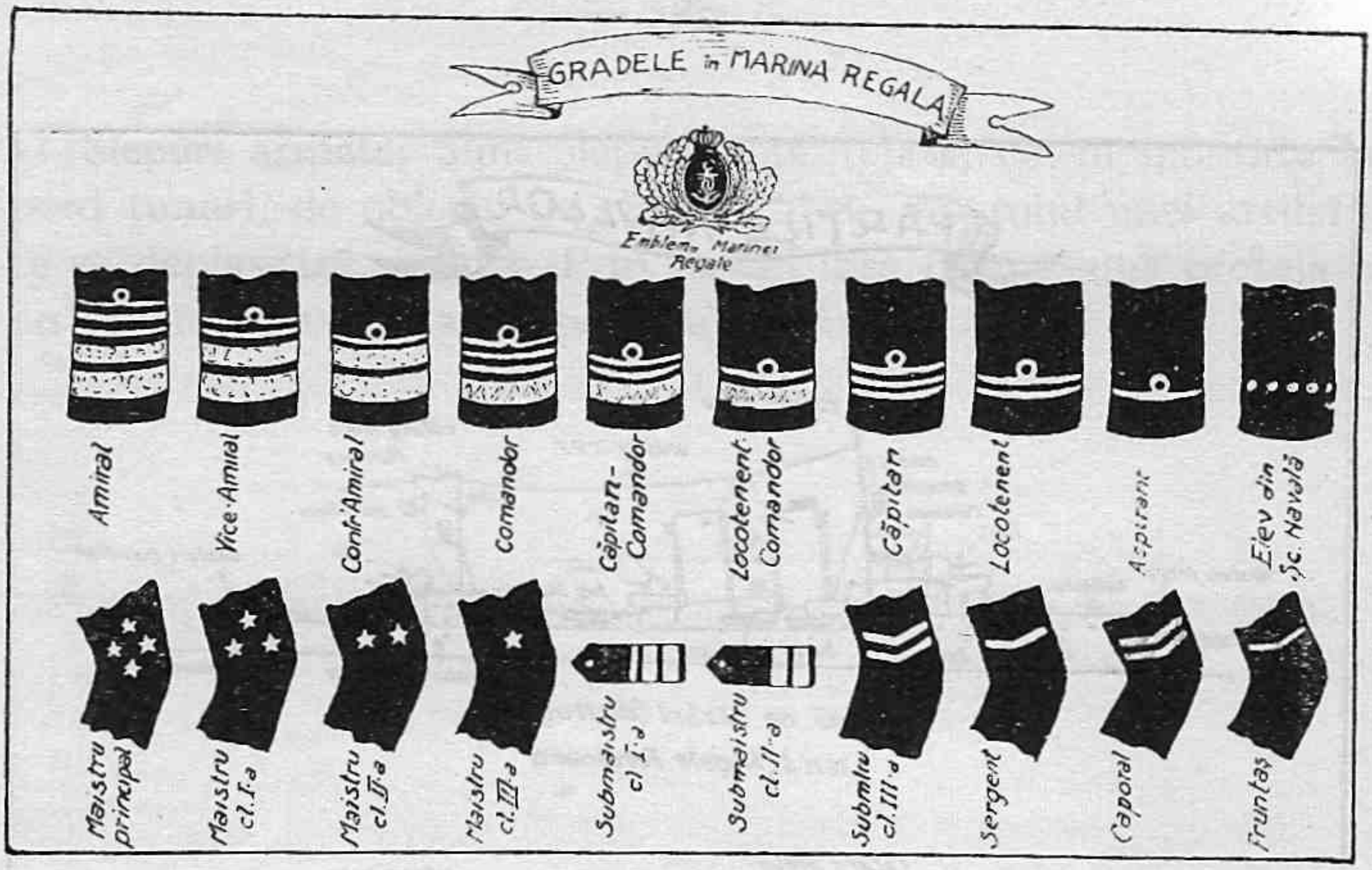
Navă de comerț (cargobot)

s/s „Bucegi"



Corabie (Navă barc)

Nava Școală „Mircea"



GRADELE IN MARINĂ

Marina deși este o instituție totdeauna la curent cu ultimele progrese ale științei și tehnicei, are o seamă de tradiții la care se ține cu sfințenie și care, mai mult, se împrumută de marinele mici sau mai noi, dela marinele mari sau cu o istorie mai bogată.

Așa sunt și gradele, care nu se aseamănă decât vreo câteva în denumire cu cele dela uscat, deși este o perfectă egalitate între ele. Tabloul de mai jos te va lămuri în denumirea gradelor în Marina Regală, marina noastră de război, și vei înțelege ușor cu ce grade corespund în armată, știind că aspirantul este sublocotenent, comandorul colonel, iar amiralul general.

Ochiul pe care-l vezi că-l are tresa cea mai de sus este semnul distinctiv al marinelor de război. Este adoptat în mare parte din marinele străine și este la origine o tradiție englezească legată de numele faimosului amiral Nelson. În momentul morții sale, în bătălia victorioasă dela Trafalgar, un colac de scamă din pansamentul ce-i acoperea rana s'a prins pe

mânecă deasupra treselor. Marinarii englezi au adoptat tresa cu ochi spre a proslăvi memoria marelui lor șef.

Tot dela Nelson își au originea și cele trei dungi albe de pe gulerul albastru de matelot. Ele reprezintă cele trei mari bătălii în care a luat parte: Sf. Vicențiu, Abukir și Trafalgar.

Galoanele de aur indică ofițerii combatanți, cele de argint ofițerii de administrație și intendență.

Fondul pe care sunt cusute aceste galoane, arată specialitatea ofițerului: negru pentru ofițerii de punte, albastru deschis pentru ingineri, vișiniu pentru mecanici, roșu închis pentru medici.

Maeștri militari sunt un corp de specialiști caracteristic marinei. Ei sunt ajutoarele ofițerilor în lucrările tehnice pentru care fiecare are specialitate în vederea căreia a fost format prin studii, în școli anumite ale marinei. Emblema dela șapcă a maiștrilor spre deosebire de cea a ofițerilor care este din fir de aur, este făcută din mătase galbenă.

În marina comercială, gradele sunt denumite după funcția ce ofițerul ocupă la bord. Tresele sunt tot de aur, fără colac însă.

Așa comandantul navei are patru trese, și nimeni la bord în afară de el nu mai poate avea tot patru.

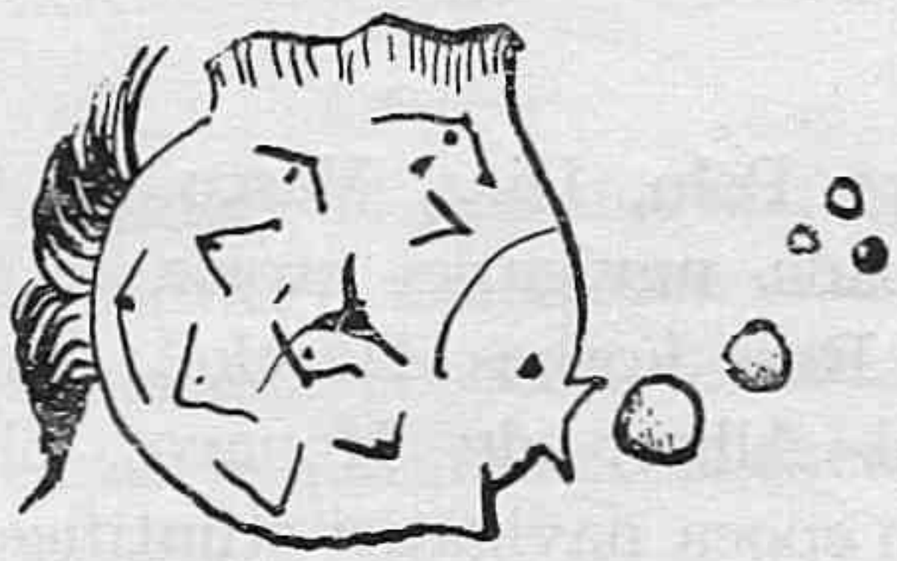
Secundul, primul ofițer cum se numește oficial, are trei trese, la fel și șeful mecanic. Ofițerul al doilea are două ca și mecanicul al doilea. Ofițerul al treilea una ca și mecanicul al treilea. O tresă subțire de tot sau niciuna au ofițerii asistenți sau provizorii, acei ce fac abia ucenicia marinăriei. Ofițerii radiotelegrafiști au grade la fel legate de brevetul ce-l posedă.

Gradele în marina comercială se iau pe baza unor examene, ce pot fi date după anumite stagii de îmbarcare și care dau dreptul, pentru fiecare examen luat, la o diplomă, sau « brevet » pentru acel grad. Cel mai înalt brevet este cel de « căpitan de cursă lungă », brevet ce dă dreptul celui care-l posedă să comande

un vapor de orice mărime pe oricare din mările globului. La navele de comerț sunt socotiți ca subofițeri: șeful de echipaj, nostrom cum mai este numit, maistrul-lemnar și timonierii, cârmacii, din personalul de punte și ungătorii, ajutoarele ofițerilor mecanici, din personalul de mașini.

Intendanții și comisarii de bord se ocupă cu chestiunile privind pasagerii și masa lor. Ei sunt asimilați ofițerilor de punte, au însă trese argintii.

Cu partea privind actele bordului și exploatarea comercială a vaporului, încărcarea și descărcarea lui, se ocupă comandantul ajutat numai de ofițerii de punte.



OCEANOGRAFIA

Oceanografia este știința care se ocupă cu descrierea mărilor, și oceanelor. Ea se împarte în două mari părți: hidrografia marină și bliologia marină.

Ambele ramuri la un loc ne fac să înțelegem vieața mării în toată grandoarea ei.

Oceanografia s'a desvoltat treptat și paralel cu științele pe care se bazează; fizica și chimia, geografia, meteorologia, astronomia, zoologia, botanica, bacteorologia, etc.

Primele cunoștințe asupra mărilor le-au dobândit marinarii. În primele ei faze, Oceanografia s'a mărginit la cunoașterea țărmurilor și delimitarea întinderii mărilor și oceanelor. Ea nu putea să promoveze decât treptat cu știința nautică.

Istoria Oceanografiei se împletește cu acea a navigației. Prin sacrificiul și prin eroismul marinarilor și oamenilor de știință, s'a putut înlătura o parte din vălul care stăvilește privirea celui ce vrea să admire, chiar numai pentru o clipă, vieața care clocotește și se frământă sub el.

Pentru cucerirea secretului mărilor s'a sacrificat mii de oameni și din cei mai aleși; istoria lor face epopeea celor mai nobili dintre oameni, a acelor cari au înfruntat furtuni și ghețari și au murit pentru a servi știința.

Fiecare cucerire a navigației a fost o cucerire a Oceanografiei.

Începând cu Marco Polo, Diaz, Vasco da Gama, Columb și Magelan din perioada navigației eroice și sfârșind cu Cook, Weddel, d'Urville, Ross Forbes, Haeckel, Fritjof Nansen, Emil Racovitză, Prințul Albert de Monaco, Shackleton, Scott, Amundsen, Byrd în epoca navigației științifice, fiecare expediție a fost un pas mai departe în cucerirea tainei mărilor.

Marea reprezintă cel mai vast mediu de viață, ea adăpostește numărul cel mai mare de organisme.

Viața acestor ființe se petrece în strânsă legătură de dependență de toate însușirile pe care le are apa marină, fiind influențată direct și în mod constant de schimbările care se produc în cuprinsul acestui mediu.

Fiecare organism are facultatea de a suporta anumite variațiuni ale factorilor mediului, însă pentru fiecare specie în parte altele sunt limitele între care se poate manifesta această însușire de adaptabilitate.

În rândurile care urmează, vom arăta cum se clasifică mările, care este întinderea și volumul lor, cum se prezintă fundul lor, ce procese se petrec acolo și în fine, care este compoziția chimică a acestei ape și ce proprietăți fizice are.

Clasificarea mărilor. Ea își găsește rațiunea în nevoi de ordin practic și didactic. Din timpuri vechi se deosebesc două mari grupe de ape: Oceane și Mări.

Această împărțire se bazează pe întinderea lor și apoi pe topografia litoralului.

a) Ocean se chiamă întinderile mari de apă, din mijlocul cărora apar continentele, asemenea unor insule uriașe. Suprafața lui se măsoară în milioane de kilometri patrați. Există 3 mari Oceane, anume: Oceanul Atlantic, Oceanul Pacific, Oceanul Indian.

Primele două se întind dela polul Arctic până la polul Antarctic.

b) Se numesc întinderi de apă marină, aproape închise care comunică cu oceanul printr'o strâmtoare mai mult sau mai puțin îngustă; precum și anumite porțiuni de Ocean, bine definite în raport cu țărmurile care le mărginesc: de exemplu Marea Baltică, Marea Nordului, etc.

La rândul lor Mările sunt de două feluri: 1) Mări Mediterane; 2) mări secundare sau litorale. Acestea sunt situate în imediata apropiere a continentelor, care nu le mărginesc decât în parte (de ex.: Marea Nordului), pe când primele sunt așezate între continente cum e de pildă Marea Mediterană.

Despre întinderea mărilor și oceanelor. Suprafața globului terestru este de 510.100.800 kmp. Din această întindere uscatul ocupă numai 144.118.250 kmp. restul de 365.982.550 kmp. fiind acoperit de apa mărilor și oceanelor. Suprafața acestora reprezintă deci 0,717 din suprafața totală a globului terestru. Această cifră nu este constantă, căci între apă și uscat există necontenite schimbări, fluviile depozitând la gurile lor aluviuni, fac din fundul mării uscat, de altă parte marea distrugând pe alocuri țărmurile, înaintează în dauna uscatului. Tot astfel în regiunile polare, în iernile ușoare, luciul apei e mai întins decât în iernile grele, când ghețurile se întind peste o mare suprafață.

În fine sub influența căldurii solare, apa se evaporă din mări, se urcă în atmosferă și este transportată de vânturi spre alte regiuni, unde cade sub formă de rouă, ploaie, zăpadă și ghiață. După calcule la această circulație, iau parte 360.000 km³ de apă. Din această cantitate ¾ se întoarce în mare și numai ¼ rămâne pe uscat.

Din acest sfert o parte se evaporă din nou, iar o parte pătrunde în pământ și izvorăște în alte locuri, alimentând râurile și fluviile care curg spre mare.

Este cert că prin această circulație nivelul mării se schimbă.

Însă aceste schimbări se petrec între anumite limite.

După Berget, întinderea oceanelor și mărilor se prezintă în cifre astfel:

Oceane: 325.518.540 km².

Mări mediterane: 32.350.200 km².

Mări litorale: 8.113.810 km².

Total: 365.982.550 km².

Pentru a vă da seama cât de întinsă e marea, vă dăm întinderea a câtorva mări și oceane:

Oceanul pacific 167.418.280 km².

Marea Mediterană cu Marea Neagră la un loc: 2.967.570 km°.

Marea Galbenă: 1.242.489 km².

Adâncime. Nu e mult de când marinarii și învățații credeau că oceanele ar fi fără fund, încercările lor de a măsura adâncimile mărilor nu au dat multă vreme rezultate dorite. Se cunoșteau doar adâncimile din apropierea țărmurilor.

Pare aproape de necrezut că abia la mijlocul secolului trecut mintea omenească a izbutit să imagineze aparate, cu care s'au putut măsura adâncimile mari ale oceanelor, deslegându-se astfel una din tainele care rămăsese atâta vreme nedeslegate.

Azi știm că adâncimea medie a mărilor e 3.700—4.000 m. adâncimea cea mai mare se găsește în Oceanul Pacific lângă insulele Filipine și e de 10.800 m.

Everest din Himalaya, piscul cel mai înalt de pe întreg glob terestru, cu înălțimea de 8.840 m. așezat în locul adâncimei cea mai mare, nu numai că ar dispărea cu totul sub undele oceanice, dar ar fi acoperit chiar de un strat de apă gros de 948 m.

Adâncimile variază și de foarte multe ori cu cursul vremilor. Se produc ridicări și scufundări de terenuri care sunt urmate de scăderea și ridicarea nivelului mărilor.

Astfel templul « Seraphic » dela Puzzoli lângă Neapoli are trei coloane pe care se pot vedea urmele lăsate de asemenea

schimbărilor de nivel. Baza lor stă în apă: iar deasupra nivelului se află o porțiune găurită de un soi de animale marine, această porțiune a fost mai înainte vreme sub apă.

Fundul mării și natura lui. Fundul mării nu descrește cum s'ar crede treptat dela margini spre centru. S'a observat că cele mai mari adâncimi sunt în preajma uscatului, astfel în Oceanul Pacific adâncimea maximă este situată în partea de West, de asemeni în Oceanul Atlantic cea mai mare adâncime este în apropiere de Antile. În Marea Neagră se poate observa același lucru, spre Sud de Caliacra chiar lângă coastă sunt adâncimi de 15—20 m. pe când la Nord, în dreptul băilor Mamaia, aceeași adâncime se găsește abia la 2—3 km. de țărm.

S'ar părea de necrezut, dar și fundul mărilor se pare că este tot așa de accidentat ca și uscatul, numai că nivelarea se face mult mai accentuat.

O caracteristică a reliefului mărilor este un fel de piedestal de-a-lungul continentelor pe care pare că se odihnesc acestea.

Acest soclu este așa numitul soclu sau platou continental. În Marea Neagră acest platou are o întindere de circa 45 km. în dreptul Constanței.

Platoul Continental are o importanță foarte mare, iar de această formă se resimt: curenții marini, valurile, variațiunile mari de temperatură, aci pătrunde lumina bine, vegetația este foarte desvoltată, aci întâlnim numărul cel mai mare de organisme. Tot această regiune are mare importanță economică pentru om, căci de aci se aprovizionează omenirea cu pește.

Din acest punct de vedere țara noastră este bine cuvântată de Dumnezeu, căci în Marea Neagră, cum am văzut mai sus, cea mai mare întindere de platou continental se găsește în dreptul țărmului nostru.

Natura fundului mărilor. În imediata apropiere a coastei se aseamănă cu uscatul de care se leagă, mai încolo această

scoarță nu se mai vede din cauza sedimentelor. Sedimente înseamnă depunerea pe fund, acestea sunt de mai multe feluri:

Sedimente litorale. În zona în care valurile ca și fluxul și refluxul acționează puternic asupra uscatului. Aci abundă plantele și animalele, tot aci descarcă fluviile materialele pe care le transportă din interiorul continentelor.

La țărm de obiceiu se găsește nisipul format din sfărâmarea pietrelor, mai departe sunt nămolurile, ele sunt întrerupte pe alocuri de depuneri imense formate din cochilii întregi sau frânte de moluște; în Marea Neagră, la Insula Șerpilor, la adâncime de 36 m., la Caliacra la adâncime de 20—33 m.). În mările tropicale, sedimentele pot fi de origină organică.

Sedimentele abisale, care se împart în două: *a)* terigene și *b)* pelagice. Sedimentele terigene sunt de 5 feluri: nămol albastru, verde, roșu, coralian și vulcanic.

Între nămolurile terigene abisale cele mai răspândite sunt nămolurile albastre, culoarea se datorește unor substanțe organice.

Caracteristici sunt vulcanii abisali. Ei manifestă aceleași caractere ca și cei subaerieni. Însă erupțiile lor provoacă schimbări mari în adâncime. Prin răcire bruscă lava se pulverizează și împinge apa cu putere la suprafață, unde se transformă într'un val uriaș, care poate atinge 30 m. înălțime. Datorită unor asemenea erupții, apele năvălesc spre țărmuri, producând cele mai mari ravagii, casele sunt măturate ca și când nici n'ar fi existat, vapoarele sunt smulse dela ancore și duse în largul mării, mii de oameni și nenumărate animale sunt înnecate (Fenomene foarte frecvente în Japonia).

Erupțiile vulcanilor submarini sunt extrem de periculoase și pentru animalele din fundul oceanelor. Astfel în urma unor erupții vulcanice submarine dintr'un an, s'a observat întinderi de 40—60 mile pătrate acoperite cu un număr de pești morți sau muribunzi.

Compoziția chimică a apei de mare. Deosebirea dintre apa râurilor și cea marină constă în faptul că aceasta este sărată și amară la gust și din această cauză nu este bună nici pentru băut, nici pentru spălat și nici pentru fiert. Apa marină împrumută aceste particularități dela sărurile pe care le conține, este o soluție diluată de săruri. Într'un kilogram de apă marină se găsesc, în medie 38 gr. săruri, sunt însă numeroase mări secundare, a căror salinitate e mai mică, astfel Marea Neagră are numai 18 gr. la kilogram, Marea Baltică 10 grame la kilogram. Între elementele care s'au găsit în apa marină, fie libere, fie sub formă de corpuri, cele mai însemnate sunt: clor, brom, sulf, potasiu, natriu, calciu, magneziu.

În afară de săruri, apa mării conține și gaze. Lichidele au proprietăți de a absorbi gazele, cu care vin în contact, ori suprafața mării vine în atingere cu aerul după cum am văzut pe o întindere imensă, deci vom găsi în ea aceleași gaze ca în atmosferă.

Fizica mării. Temperatura este unul din factorii cari joacă un rol hotărîtor în toate procesele biologice ale animalelor și plantelor marine și mai ales în răspândirea organismelor. Ea provine dela două surse diferite, anume: dela căldura internă a pământului, minimă și dela soare, cea mai importantă sursă de căldură.

Intensitatea razelor solare, este însă mult diferită, după cum înălțimea soarelui în timpul zilei și în timpul anului e mai mică sau mai mare.

Ziua razele soarelui pătrund în mare și încălzesc straturi de apă de grosimi apreciabile, noaptea marea nu mai este scăldată de razele soarelui, apa dela suprafața mării se răcește, devine mai grea și se lasă spre fund, fiind înlocuită cu apa mai caldă de jos. În acest chip se produce o uniformizare a temperaturii diferitelor straturi de apă. Bine înțeles aceeași uniformizare este mai accentuată lângă țărmuri până la adâncimi de 25—30 m. S'a observat

că variațiunile climaterice se resimt numai până la 1.000 m. adâncime, spre adâncimi mai mari, temperatura apei marine este uniformă. Temperatura apei de mare mai variază și cu regiunea în care se găsește marea, astfel la tropice se găsesc temperaturi variind între 28—29 grade.

Temperatura are o importanță covârșitoare pentru vieața și răspândirea organismelor marine.

Se constată în general că în mările calde speciile sunt foarte numeroase, însă cuprind puțini indivizi; în mările reci, dimpotrivă speciile sunt puține, dar numără adesea multe milioane de indivizi.

Este un fenomen ciudat pentru care nu s'a găsit încă o explicație mulțumitoare.

Vieața nu abundă însă la adâncimi mari căci aci lipsește un alt factor important pentru ea, lumina.

Ghețurile marine. (Packeis și Iceberg) Ghiața marină are două origini: apa și uscatul. Pe mare ghiața se formează la circa —2° Celsius, apa mării înghețând ceva mai greu decât apa dulce din cauza sărurilor care le conține.

Marea înghiață în multe regiuni, în special însă în zonele polare, unde ghiața acopere întinderi mari. Forma acestei gheți variază mereu, căci fiecare furtună produce schimbări, împingând-o dela locul ei, rupând-o în bucăți sau îngrămădind aceste bucăți unele peste altele. Aceste ghețuri marine răvășite de furtuni în fel și chipuri, formează ceea ce popoarele nordice numesc « Packeis ». Când sunt purtate de vânturi și curenți, prezintă un pericol pentru navigație.

Pe uscat ghiața se formează din cauza zăpezii care se îngrămădește în cantități din ce în ce mai mari și cari după un început de topire, din cauza presiunii, reîngheață. Este ceea ce se numește « Zăpadă veșnică » sau « Ghețari », aceștia împinși din urmă de straturile noi depuse, alunecă la margini și ajunși la nivelul mării

cu un pârâit îngrozitor se rup în blocuri imense de ghiață. Aceste ghețuri plutitoare se numesc « Iceberguri ».

Icebergurile nu sunt de aceeași mărime, unul din cele mai mari căruia i s'a măsurat dimensiunile era de 1.880 m. lungime, 630 m. lățime și 63 m. înălțime (în regiunea Antarctică cel mai mare Iceberg a avut o lungime de 150 kilometri, iar cel mai înalt 510 metri). Aceste imense blocuri rezistă multă vreme topirei (2—10 ani).

Pe cât de bizare și frumoase sunt aceste blocuri frumoase, strălucitoare în albeața lor, ce se disting pe fondul verzui al mării dela distanțe apreciabile, pe atât de periculoase sunt pentru navigație. Multe vase și-au găsit un sfârșit tragic ciocnindu-se pe timp cețos de un asemenea Iceberg. Cazul cel mai cunoscut este acela al transatlanticului Titanic a cărei soartă a fost pecetluită de un asemenea colos de ghiață cu care s'a ciocnit noaptea.

Unul din cele mai periculoase locuri cu ghețari plutitori se află de-a-lungul cercului polar de Sud. Byrd la botezat în timpul expediției din 1933—35 « Cimitirul dracului ». Numărul Icebergurilor este aci atât de mare, încât, luciul mării se restrânge la dimensiuni de fluvii între acești coloși de ghiață. Ei par o uriașă flotă albă care transportă spre zone cu ape mai calde, imense cantități de ghiață. O flotă de o măreție fără seamă când e scăldată de razele soarelui, plutind astfel spre alte tărâmuri, o flotă a iadului, înspăimântătoare și necruțătoare când apare din mijlocul ceței în apropierea unui vapor.

Coloarea și transparența mării. « Culoarea mării este schimbăcioasă ca vremea », spun toți acei cari au privit marea și au putut zări uimitoarea iuțeală cu care se succed colorile ei, într'unul și același loc. Această schimbare rezultă din jocul de reflexe al cerului. Când cerul este senin marea apare albastră, când e înourat ea e cenușie, răsăritul și apusul soarelui trag dâre de reflexii roșii, și luna plină împrumută undelor un

colorit verde auriu. Făcând abstracție de aceste colori provocate de jocul de reflexe, se constată că cea mai mare parte a mărilor au culoarea albastră. Spre zonele polare mările sunt mai mult verzi decât albastre, același lucru se poate afirma și despre mările închise. În apropierea de țărm culoarea apei mărilor este influențată de aceasta, de asemenea fluviile care se varsă în mare împrumută acea culoare a corpusculelor anorganice pe care le poartă în suspensie. Dacă te apropii de gurile Dunării venind din mare, nu se poate să nu observi cum dela culoarea verde închis treci într'o zonă de culoare gălbuie, zonă perfect de marcat pe mare. Cel mai cunoscut caz este acela al Mării Galbene care a fost botezat astfel din cauza loessu-lui adus de fluviul Hoang-Ho.

În fine culoarea mării mai poate fi determinată și de îngrămădiri mari de organisme, astfel în golful Californiei se pot zări adesea pete mari roșii datorite unor animale de culoare roșie cari trăesc în număr mare la un loc. De asemeni culoarea Mării Roșii în partea ei de Sud se datorește unor alge de culoare brună. Culoarea mării stă în raport intim cu transparența ei. Astfel s'a observat că mările verzi sunt mai puțin transparente decât cele de culoare albastră. Limita inferioară a transparenței este în jurul a 30 m. După observațiunile făcute în Marea Mediterană s'a văzut că la adâncimea de 30 m. obiecte mari abia se distingeau la 7—8 m., de aci s'a dedus că organismele marine nu văd bine în mediul care trăesc și de aceia se pot prinde cu atâta ușurință prin surprindere.

Fosforescența mării. Este un fenomen cauzat de anumite organisme producătoare de lumină, pescarii noștrii spun că «arde marea». Credem că nu există multe priveliști în natură care s'o întreacă pe aceasta. Pe mare alunecă ușor barca, iar drumul ei apare în urmă ca o dâră verzuie de foc. Fiecare lovitură de ramă aprinde mii de sclipiri, apa răscolită pare o materie

fină, strălucitoare. Când adie o ușoară briză și suprafața mării se îmbracă în valuri mărunte, spectacolul este unic. În trecut această fosforescență era privită ca una din cele mai mari taine, în jurul ei s'au brodat o mulțime de legende până ce s'a reușit a se descoperi primul organism dăunător de lumină « Noctiluca ». Majoritatea animalelor luminoase trăesc în mare, apele dulci nu adăpostesc nicio specie cu o facultate asemănătoare.

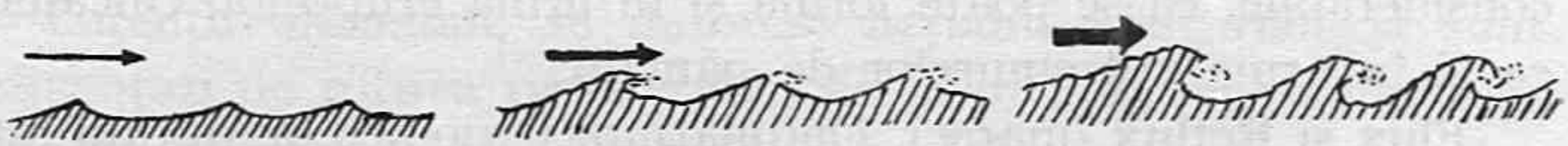
Mișcarea mării. Marea este într'o veșnică frământare; rare sunt zilele când suprafața ei este liniștită. Mișcările apei de mare sunt de mai multe feluri:

1. Valuri și hulă, mișcări ritmice de scurtă durată (câteva secunde).

2. Fluxul și refluxul, mișcări ritmice de lungă durată (câteva ore).

3. Curenții, transportă apa dela un loc la altul.

4. Transgresiuni, mișcări periodice ale apelor oceanice tropicale, care se transmit și apelor polare și continentale.



Cum se formează valurile.

Valurile sunt rezultatul frecării vântului de suprafața mării. De îndată ce începe a bate vântul, suprafața mării se încrețește, se formează valuri mărunte și înalte numai de câțiva centimetri, care se succed des. Dacă vântul se întărește valurile se măresc, forma lor arcuită ia din ce în ce mai mult forma dreaptă, iar lungimea ca și înălțimea coamei lor crește. Aceste valuri sunt paralele între ele, dar coama lor nu are o existență de lungă durată, abia s'a înălțat și a atins înălțimea maximă, când începe să se micșoreze și în scurt timp dispare. Alte valuri apar în același loc pentru a avea aceeași soartă; valul este numai o formă de

mișcare ritmică, în timpul trecerii căreia apa scade și se înalță în același loc, moleculele ei descriind un cerc, numai forma se transmite mai departe, producând și în apa din imediata vecinătate aceeași mișcare. Iuțeala și dimensiunile valurilor sunt variabile, în oceane mai mari decât în mările închise. Valurile cele mai lungi s'au observat în oceanul Atlantic, în apropierea ecuatorului, ele aveau aproape 800 m. În ceea ce privește înălțimea valurilor, multe date sunt eronate, se vorbește de valuri de 40—60 metri înălțime, în realitate cele mai înalte valuri brăzdează apele dela polul Sud și nu au mai mult de 18 m.

Hula este o ondulațiune regulată care străbate suprafața liniștită a unei mări, se întâlnește în afara cercului în care a acționat vântul. În timpul vântului, valurile se răspândesc pe suprafețe foarte mari, acolo unde vântul nu mai are nicio influență. Valurile care sunt în afară de acțiunea vântului își schimbă forma, se rotunjesc din ce în ce mai mult în diametrul coamei și în același timp se alungesc. Hula străbate distanțe considerabile, ea se poate forma și în urma erupțiilor vulcanice ca și în urma cutremurelor de pământ.

Flux și Reflux (maree). Ondulațiuni periodice de durată mai lungă. Acest fenomen se numește maree și se compune din două feluri de mișcări ale apei: o creștere a nivelului mării până la un maximum, apoi o descreștere până la nivelul minimum. Această ridicare și coborîre are ca rezultat formarea curenților de maree, ei se numesc « flux » și « reflux ». Acești curenți se formează în toate mările, la țărmurile oceanelor se observă mult mai bine decât în mările închise. Sunt puține priveliști în natură care să se desfășoare cu atâta amploare ca mareea. Deodată, la o anumită oră, dimineața, apele mării încep să se ridice întâi abia perceptibil, apoi din ce în ce mai vizibil, ajungând amenințătoare, trecând peste țărmurile joase, năvălind prin canale. Odată cu acest val, « fluxul », pătrund în porturi vapoarele care abia așteptau

acest moment prielnic. După 5—6 ore apele încep să se retragă, uscatul învinge încet, încet, marea, al cărui nivel scade într'atâta încât abia bărcile mai pot pluti, este « refluxul », acum apar cârduri gălăgioase de becaține, pescărușî și alte păsări cari găsesc în urma apelor care se retrag hrana cea mai căutată: viermi, crabi, moluște și chiar pești.

De multe milenii se repetă această minunăție, dar abia de curând savanții i-au dat o explicație. Această ridicare și scoborîre a apelor mării se datorește atracției lunii și soarelui.

Fluxul și refluxul au o importanță capitală pentru navigație, cu ajutorul lor vapoarele cele mai mari pot intra în canale sau fluvii până în inima continentelor, acolo unde se găsesc porturile cele mai mari care acumulează bogățiile lumii (Hamburg, Londra, etc.).

Curenții marini. Circulația apei marine pe distanțe mai mult sau mai puțin mari se efectuează prin curenți. Curenții sunt de două feluri: orizontali și verticali.

Curenții orizontali, se datoresc acțiunii vânturilor și sunt influențați de rotirea pământului, de adâncime, de configurația mărilor, coastelor, etc. Curenții orizontali pot fi reci și calzi. Reci sunt curenții circumpolari, cei calzi se formează în jurul ecuatorului. Unul dintre cei mai importanți curenți este « Gulf Stream », el se formează în golful Mexicului în urma coborîrii apelor reci în regiunea Labradorului. După ultimele teorii se pare că nu atinge niciodată coastele Europei pierzându-se în largul oceanului.

Curenți verticali, se nasc din cauza diferențelor de temperatură și densitate care formează în diferitele straturi de apă ale mării. Rolul acestor curenți este covârșitor pentru viața în mare, căci ei transportă spre adâncimi oxigenul.

Transgresiunile oceanice. Sunt mișcări periodice de amplitudine variabilă a apelor de origină ecuatorială peste apele de

origină continentală și polară. Teoria transgresiunilor este nouă și se bazează pe principiul « imixtibilității apelor ». Apele se pot deplasa una în raport cu alta fără a se amesteca, între ele există frecare care dă naștere la curenți. Astfel în Oceanul Atlantic se observă o mișcare a apelor în luna Martie în jurul Canarelor și Maderelor, această mișcare atinge coastele Portugaliei în Mai, pătrunde în Golful Gasconiei în Iunie, ajunge în August și Septemvrie în Estul insulelor Britanice și Marea Nordului, iar în Octomvrie și Noemvrie este la Spitzbergen (este ceea ce se bănuia până acum că ar fi Gulf Stream). Vieața ființelor care trăesc în mări pare strâns legată de aceste mișcări transgresive ale apelor oceanice, în special peștii atârnă într'o mare măsură de aceste mișcări.

Ceva despre plantele și animalele mărilor. Marea, acest vast imperiu al apelor, adăpostește miliarde de ființe, unele microscopice și plăpânde, altele mari, puternice și atât de grele încât uscatul nu le-ar putea adăposti și nici hrăni în veci. Forme ciudate și adesea de un colorit minunat, existente în afară de comun, nu arare ori chiar monstruoase, trăiesc în undele ei. Dela suprafața necontenit încrețită de valuri până la besna eternei nopți din profunzimile de 7.000 metri, pretutindeni se întâlnesc ființe în care svâcnește pulsul vieții. Dar câtă deosebire între ele!

În straturile superioare de apă, plante și animale planctonice, incapabile de a opune o rezistență cât de mică curenților, lăsându-se în voia lor; pe fundurile puțin adânci, păduri de alge verzi, roșii și cafenii, populate de cârduri nesfârșite de animale și întrerupte de poenișul în cari colindă arici, crini și stele de mare; depozite enorme de nămoluri cu nereeizi și moluște; în straturile mai adânci de apă până la 1.000 metri pești luminoși, rechini, caracatițe, răcușori și crevete prevăzute cu aparate fosforescente, balene și atâtea alte vietăți cunoscute și necunoscute;

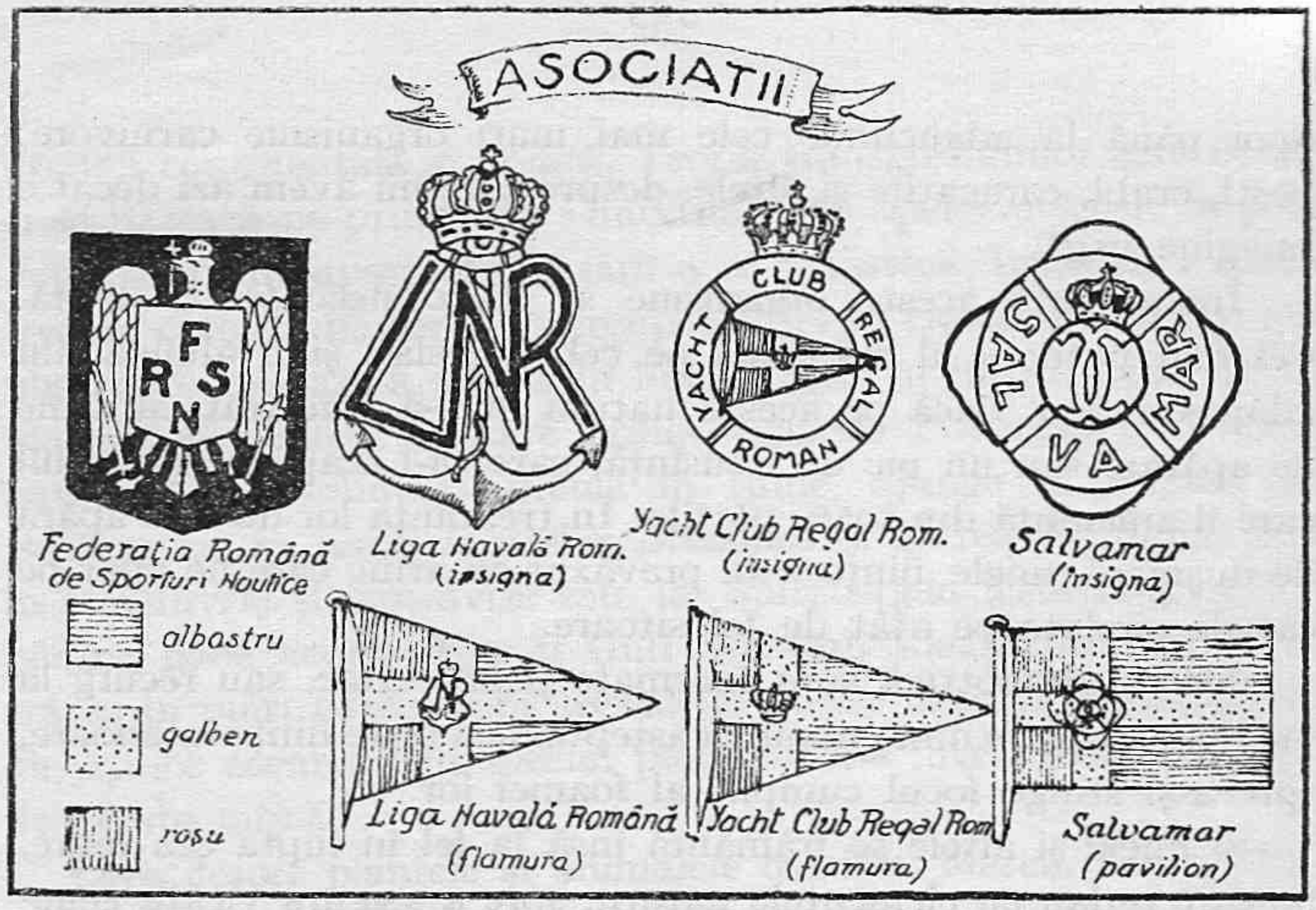
apoi până la adâncimile cele mai mari organisme carnivore: pești, crabi, caracatițe și altele, despre care nu avem azi decât o imagine vagă.

Între toate aceste organisme se dă o necontenită luptă. Cel mai puternic îl mănâncă pe cel mai slab și îl alungă din adăpostul său, dacă pe acesta natura nu l-a înzestrat cu arme de apărare sau un pic de iscusință, care să-l scape de pericolul care îl amenință din toate părțile. În trebuința lor de a se apăra de dușmani, unele ființe s'au prevăzut cu arme care ne apar pe cât de ciudate pe atât de folositoare.

Altele, dimpotrivă sunt înarmate pentru atac, sau recurg la vicleșugul la care nu te-ai putea aștepta dela niște ființe inferioare, spre a-și stinge focul cumplit al foamei lor.

Și unele și altele se frământă însă la fel în lupta cea mare, pe care o dau cu elementele naturii, spre a asigura vieața generațiilor următoare. În această luptă unele ființe se comportă într'un chip așa de ciudat încât uimesc chiar pe cercetătorul obișnuit cu surprizele naturii. Arhitecții și constructorii marini înalță adăposturi și stânci de forme ciudate, adesea fantastice, cari ne vorbesc de o redare fără de margini și de o întrebuințare precisă a forțelor multelor generații de indivizi pentru realizarea aceluiași scop și alături de ei trăiesc distructorii a căror îndeletnicire se rezumă la distrugerea obiectelor tari din mare.

O luptă continuă, surdă, fără cruțare, aceasta este vieața marină.



AUTORITĂȚI, ASOCIAȚII

Autorități. Ministerul Aerului și Marinei este forul superior în grija cărui intră conducerea intereselor pe apă a țării, organizarea, înzestrarea și buna funcționare a tuturor instituțiilor și serviciilor în legătură cu apa. Între organele sale centrale intră: **Comandamentul Marinei Regale,** (C.M.R.) în atribuțiile căreia intră marina de război, **Direcția Marinei Comerciale**, (D.M.C.) ce conduce marina comercială și poliția porturilor și căilor pe apă, **Direcția Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă** (P. C. A.) care se ocupă cu lucrările tehnice ce se efectuează în porturi și întreținerea celor existente, de această direcție ține **Direcția Dunării Maritime**, care are sarcina navigației pe porțiunea Brăila-Sulina și **Serviciul Hidraulic** S.H. ce îngrijește menținerea în bune condiții a canalului navigabil pe Dunăre.

Tot direct de Minister depind: **Direcția Serviciului Maritim** (S. M. R.) și **Direcția Navigației Fluviale Române** (N. F. R.).

Toate aceste sunt organe centrale, la București. Organele locale cu care vei avea contact în porturi sunt: **Căpitănia de port,** care ține de Direcția Marinei Comerciale și are misiunea de a aplica și supraveghea aplicarea regulamentelor de poliție și navigație în raza portului. Ea este prima autoritate căreia trebue să i te adresezi sosind într'un port pentru a-ți fixa locul unde să acostezi sau să ancorezi, tot la ea trebue să-ți înscrii îmbarcațiunea spre a-ți da un **rol de barcă,** sau dacă o ai înscrisă de F. R. S. N. să faci cunoscut aceasta. Tot căpitănia eliberează **livretul de marinar**, actul de identitate a oricărei persoane îmbarcate, care nu este simplu pasager. De căpitănie ține și **serviciul de pilotaj. Vama** are însărcinarea să aplice regulamentele vamale și trebue să ai mereu grije de relațiile cu această instituție, putând ușor din neștiință sau ușurință să păcătuești față de ea. Forța armată pusă la dispoziția căpităniei și vămii pentru respectarea dispozițiilor lor, sunt **grănicerii,** care mai au și serviciul păzii frontierelor. Caută cu orice preț a evita conflictele cu aceștia, întru cât au consemne severe și sunt și înarmați. De aceea când ești pe apă și ești somat să tragi la mal sau primești alt ordin, execută-l imediat întru cât nu poți ști dacă nu este vreo dispoziție pe care o ignorai poate, și pe care a-i călcat-o. **Serviciul sanitar** supraveghează aplicarea dispozițiilor sanitare și în caz că pleci în străinătate cu o îmbarcațiune e necesar să i te adresezi spre a-ți elibera un « **certificat de sănătate** ».

Cu **poliția portului** nu ai de-a-face decât în cazul că pleci sau vii din străinătate având la bord pasageri cu pașaport.

Dacă vrei să n'ai neplăceri în meseria de marinar amator, caută să te ții cât mai riguros de prescripțiile « Regulamentul navigației de sport și plăcere » anexat la sfârșitul acestei cărți.

Asociații. Grija sporturilor de apă în România o are « **Federația Română de Sporturi Nautice** » (F. R. S. N.) a cărei statute și organizare le vei găsi la finele cărții. Federația face parte din

« Uniunea Federațiilor de Sport din România » (U. F. S. R.) și ca atare ține direct de « Straja Țării », lucrând însă și în colaborare cu Ministerul Aerului și Marinei dela care primește subvenții.

« **Yacht-Clubul-Regal-Român** » (Y. C. R. R.) este o organizație sportivă ocupându-se exclusiv cu sportul velei. Această asociație este cea care acordă îmbarcațiunilor de yachting române actul de identitate ce le definește ca atare, **warantul** cum este numit, și de care au neapărat nevoie în caz că vor să se bucure de drepturile acestei categorii de îmbarcațiuni. Președintele Y. C. R. R., care și are titlul de « comandor » este M. S. Regele.

Și statutele Y. C. R. R. le găsești la un loc cu celelalte.

Liga Navală Română (L. N. R.) este o asociație pusă tot sub președinția M. S. Regelui care are misiunea de a desvolta și a stimula pe orice cale, în opinia publică românească, interesul pentru problemele de apă ale țării. De asemeni a contribui în măsura mijloacelor la desvoltarea marinei naționale.

Editează în acest scop revistele « Marea Noastră » și « Marea noastră pentru Tineret » numeroase broșuri de propagandă, organizează conferințe, concursuri, etc. Statutele sale sunt tot la sfârșit.

Societatea pentru salvarea naufragiaților în apele române (Salvamar) se ocupă cu organizarea și întreținerea pe coasta română a posturilor de salvare a naufragiaților. Pentru acest înalt scop umanitar are îmbarcațiuni de salvare, personal special instruit și instalații la mal.

Tot această societate întreține în timpul sezonului posturi de salvare în principalele localități balneare de pe coastă, unde accidentele sunt numeroase.

Tab. I. — **Transformare de Mile marine și Kilometri**

Km.	Mm.	Mm.	Km.
1	0.54	0.5	0.926
2	1.08	1	1.852
3	1.62	2	3.704
4	2.16	3	5.556
5	2.70	4	7.404
6	3.24	5	9.259
7	3.78	6	11.111
8	4.32	7	12.963
9	4.86	8	14.815
10	5.40	9	16.667
20	10.80	10	18.518
30	16.20	20	37.037
40	21.60	30	55.556
50	27.00	40	74.074
100	54.00	50	92.593
—	—	100	185.185

Tab. 2 — Transformare de Metri, Fathoms și Feets

Metri	Feet	Fathom	Fathom	Metri	Feet	Metri
0.1	0.3	—	0.5	0.9	1	0.30
0.2	0.7	—	1	1.8	2	0.61
0.5	0.6	—	2	3.7	3	0.91
1.0	3.3	0.5	3	5.5	4	1.22
2	6.6	1.1	4	7.3	5	1.52
3	9.8	1.6	5	9.1	6	1.83
4	13.1	2.2	6	11.0	7	2.13
5	16.4	2.7	7	12.8	8	2.44
6	19.7	3.3	8	14.6	9	2.74
7	23.0	3.8	9	16.5	10	3.05
8	26.2	4.4	10	18	20	6.10
9	29.5	4.9	20	37	30	9.14
10	32.8	5.5	30	55	40	12.19
20	65.6	10.9	40	73	50	15.24
30	98.4	16.4	50	91	100	30.47
40	131.2	21.9	100	183	—	—
50	164.0	27.3	—	—	—	—
100	328.1	54.6	—	—	—	—

Tab. III. — **Numărul de mile parcurse în diferite intervale cu diferite viteze**

Nr. de minute	Viteza în noduri																	
	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38
1	—	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,7	0,7
2	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	1	1	1	1,2	1,3
3	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,2	1,4	1,5	1,6	1,6	1,8	2,0
4	0,2	0,4	0,5	0,6	0,8	0,9	1,0	1,2	1,4	1,5	1,6	1,6	1,8	2	2	2,2	2,4	2,5
5	0,3	0,5	0,6	0,8	1,0	1,1	1,3	1,5	1,7	1,8	2,0	2,2	2,2	2,5	2,6	2,8	3	3,2
10	0,6	1,0	1,3	1,6	2,0	2,3	2,6	3,0	3,3	3,7	4,0	4,4	4,6	5	5 2	5,6	6	6,3
15	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	5,5	6,0	6,4	7,0	7,5	8	8,4	9	9,5
20	1,4	2,0	2,7	3,3	4,0	4,6	5,3	6,0	6,7	7,3	8,0	8,6	9,2	10	10,6	11,4	12	12,6
30	2,0	3,0	4,0	5,0	6,0	7,0	8,0	9,0	10,0	11,0	12,0	13,0	14.0	15	16	17	18	19

DICȚIONAR

aborda, a 66
abordarea unei coaste, 91
acosta, a 66, 72
acul magnetic, 214
afunda, a, 114
afundare, 114
Alcor, 246
alidadă, 229
aliniament, 230
aliură, 118
Aldebaran, 248
Altair, 248
amara, a 58, 66
amarat, 58, 67
ambardee, 120
amovibile, 157
Andromeda, 247
ancoră, 56
ancoră de furtună, 90
ancora, a, 56, 66
anafor, 178
antena, 284
apărătoare, 55
apa moartă, 177
apa joasă, 177
arbora, 66
arboradă, 105
arbore, 105
arbore trinchet, 106
arbore mare, 106
ardentă, 116
arma a, 66, 77
armament, 56, 75
artimon (arbore), 106
Arcturus, 249
ascensiunea dreaptă, 241
astru, 240
astrolab, 243
ață de velă, 58
aurică, 108
aurice, 108
avizou, 280
baba, 64
babord, 51
baere de terțarolă, 108
balansină, 107
balenieră, 72
bancuri, 53
barbetă, 55
barcă, 50, 54, 71, 73, 140
baraje, 175
bate pupa, 111
bechie, 158
Berbecul, 249
bermudian, 109
biremă, 10
bompres, 106
bord, 52
bord liber, 145
bordaj, 52
boța, a, 66
boț, 66
brațele, 56
brața, a, 66
brick, 14
bricuit, 186
briza, 265
brizant, 87
bulină, 115, 119
busolă, 213, 250
cabestan, 58
cablier, 277
caiac, 167, 168, 172
Câinele Mare, 249
călăfătuit, 185
călcâiu, 105
Calea Lactee, 248
camera bărcii, 54
canoeul, 167
canonieră, 280
cange, 55
capa, 135

capul navei, 216
Capela, 248
capelatură, 108
Căpitănia de Port, 305
Capricornul, 249
caravelă, 18
cardanic, 216
carena, 53
cargobot, 275
cârlig, 66
carlingă, 52
cârmă, 54, 77
carte pilot, 228
cartea farurilor, 236
Carul Mare, 245
Carul Mic, 246
Casiopeea, 247
catarg, 105
cavaleți 171
cavilă, 64
cavilieră, 64
cavitație, 155
ceam, 283
centrul de carenă, 68, 115
centru de giratie, 162
centrul de greutate, 68
centrul de flotabilitate, 68
centrul de rezistență laterală, 115
centură de salvare, 55
centrul velic, 114
cesculiță, 216
certificat de sănătate, 305
cheie de împreunare, 56
cheie de lanț, 56
chila, 51
chituit, 185
cin, 51, 73
climaturi, 213
clin, 52
coadă, 74, 95
coastă, 52
Comandamentul Marinei Regale, 304
compas, 213
convertiri, 225
contra curent, 177
contra randă, 110
corabie, 140
Coroana Boreală, 249
copastie, 53
covertă, 14
crawl, 37
crevace, 52
crucișător, 279
crucișător auxiliar, 279
crucișător de luptă, 279
cuirasat, 279
culoarea mării, 297
curenți marini, 301
cursă, 183
cutter, 143
cutia compasului, 216
day-boat, 149
damă, 74
declinație, 218, 241
degajare, 98
derivor, 70
declinație magnetică, 218
deriva, a, 67, 227
derivație, 219
diametrul, 56
Direcția Dunării Maritime 304
Direcția Marinei Comerciale, 304
Direcția Navigației Fluviale Române, 304
Direcția Generală a Porturilor și Comunicațiilor pe apă, 304
Direcția Serviciului Maritim Român, 304
distanța zenitală, 242
dragă, 278
Dragonul, 248, 249
drumul, 216
dubla, a, 67
dubă, a, 72
echinocții, 241
echea, 55, 78
echipajul, 102
ecliptică, 241
efemeride, 243
efecte evolutive, 115
efecte propulsive, 113
elice, 166
eșua, a, 67
etambou, 51
etambreu, 106
eticheta navală, 207
etrava, 51
evita a, 67, 84
explorator, 279
face apă, 186
Fairbairn, 92
faltbotul, 168
far, 234
Fecioara, 249
Federația Română de Sporturi Nautice, 305
ferțe, 108
fila, a, 57, 67
filat, 57

filieră, 108
fizica mării, 295
flamură, 209
flutură, 118
flux, 300
foc, 109
foarfecă, 66, 120
formulă americană, 145
fosforescența mării, 298
focuri (lumini de drum), 190
formulă internațională, 145
funda, 67
fundarisi, a, 67
funga, 107
furbisează, 186
furcheți, 74
fusul, 54, 77
fregată, 14
galeră, 13
galion, 12
garlin, 58
gât, 95
gaura bărcii, 53
geamandură, 236
genunchi, 74
Gemenii, 249
ghiară, 56
ghidare, 56
ghidon, 208
ghiordel, 55
ghionder, 109
ghiu, 106
gig, 94
goni, a, 67, 84
goeletă, 111
godiare, 76
grandee, 108
greement, 105
grijeli, 107
guverna, a, 67
hartă marină, 237, 251
habitaclu, 216
Hercule, 248
hula, 300
iceberg, 296
imbarca, a, 66
imbarcațiune, 50, 73, 140
înălțime metacentrică, 69
inel, 56
întoarceri în locuri strâmte, 75, 164
înălțimea aștrilor
înnot, 29
invergare, 108
iolă, 72
iolă olimpică, 110, 142
ispol, 55
ketch, 111
lăsat să meargă, 84
lăsare la apă, 101
latitudine, 212, 242
lantine, 58
latine, 110
Lebăda, 248
Leul, 249
lest, 70, 126
linie de credință, 216
linia de plutire, 53
Liga Navală Română, 306
livretul de marinar, 305
Lira, 248
loch, 233
longitudine, 212
lotcă, 72
lua volta, a, 67
lumină de ancoră, 191
lumină de drum, 190
luntre, 72
lusine, 58
mânerul, 74, 95
manevră, 105, 106, 161
mahon, 283
Marconi, 109
mare larg, 120
maree 300
matelotaj, 50
matiseală, 63
meridian, 241
merlin, 58
metacentrul transversal, 69
meteorologie, 263
Ministerul Aerului și Marinei, 304
moale, 116
mola, a, 67
Morse, 201
monitor, 283
motor auxiliar, 140
motor exterior, 140
motor interior, 140
motonavă, 275
monotipuri, 142
mură, 107
murele la tribord, 120
murele la babord, 120
mus, 144
N.M.S., 281
navă, 12, 50

navigație, 211
navigație astronomică, 239
navigație costieră, 230
nave de salvare, 278
nară, 64
nisipar, 233
Nizar, 246
nod, 68, 233
oceanografie, 289
octant, 243
oglindă, 71
om la apă, 132
opera moartă, 53
opera vie, 53
osia, 55
ora în mare, 210
Orion, 248
pachebot, 274
packeis, 296
padela, 74
palanc, 63, 64
palonier, 169
pana, 55, 74, 95, 131
panou, 53
papagal, 66
parâmă, 58
patarașină, 117
pavilion, 55, 204
pavoazare, 209
penteră, 10
pescaj, 53
pescărușI, 142, 144
Pegas, 247
Perseu, 247
Peștii, 249
pic, 58
piturat, 185
plecări, 78, 165
Pleiade, 248
pluta, 36, 73
pletină, 283
port-avion, 280
port-mină, 280
praguri, 178
propulsiune, 114
prova, 51
pui, 72
pupa, 51
punct cu aliniament, 230
punct cu două obiecte, 231
punct estimat, 233
punct cu trei obiecte, 231
punct vernal, 242
Racul, 249
radiogoniometrie, 237
ramă, 73, 93
ramare, 74, 75, 76
randă, 108
rapide, 177
Rarița, 248
rașchetează, 186
reflux, 300
refuză, 131
redan, 159
relevment, 229
regată, 146
reguli de drum, 188
remorcă, 67
remorcare, a, 67, 83
remorcher, 282
revenire înainte, 99
ridicarea dela apă, 101
rocarniță, 109
rodanță
rol de barcă, 305
roza vânturilor, 214
rutieră, 239
safran, 55
Saidac, 246
șalupă, 159, 280
șalupă de cursă, 159
șalutier, 278
șalupă torpiloare
salvare dela înnec, 45
saulă, 58
sart 110
Săgetătorul, 249
sbat, 281
sbir
școtă, 107
Scorpionul, 249
sediment abisal, 294
sediment litoral, 294
șeful bărcii, 75
șeful de rame, 102
semnale, 198
semafor, 201
semnalizare submarină, 203
Serviciul Hidraulic, 304
Serviciul de Pilotaj, 305
sextant, 243
siaj, 228
Sirius, 249
skif, 92
skiperul, 144
șlep, 283

șlep armat, 285
smulge, a, 58
sonda, 252
solstiții, 241
stabilitate, 69
star, 142
start, 43
Steaua Polară, 245
spinnaker, 120
stopa, a, 67
stopa, 56
strai, 107, 110
strapazan, 74
strâns, 115, 118
submarin, 280
suprastructura, 275
tablou, 52, 71
tangon, 120
tapet, 55
tanc, 277, 283
Taurul, 249
terțarolă, 137
telegrafie fără fir, 203
torpilor, 280
tragere prin apă, 96
transgresiune oceanică, 301
tramps, 275
traversă, 56
travers, 232
travers pe val, 87
treime, 109
tribord, 51
trinchet
triremă, 10
troța, 78
turnichet, 64
ureche, 64
Ursa Mare, 245
val, 299
vânt de bulină, 115, 118
vânt strâns, 115, 118
vânt de pupa, 120
vânt travers, 119
vânt larg, 120
vântul dă, 131
vânt mare larg, 120
vântul refuză, 131
vâslă, 73, 96
varangă, 52
variație, 220
Vărsătorul, 249
vedetă, 283
Vega, 248
velă, 104, 121, 122, 124, 181
velatură, 105
velă patrată,
vela strai, 110
veni în vânt, 116
veni sub vânt, 116
vergă, 105, 106
vedetă, 283
viza, a, 58, 67
volta, 67, 120, 121, 130
Vulturul, 248
zale, 56
zenit, 242
Zodiacul, 249
yacht, 140, 159
yachting, 140
yawl, 111
yachturi de cursă, 141, 149, 151
yacht Club Regal Român, 306
yola, 143, 142
warantul, 306

SCHIȚE, NOTE, DATE UTILE

SCHIȚE, NOTE, DATE UTILE

SCHIȚE, NOTE, DATE UTILE

SCHIȚE, NOTE, DATE UTILE

BIBLIOGRAFIE

A. Baistrochi: Arte Navale

A. Baistrochi: Attrezzatura e manevra navale

Amiral Bărbuneanu: Oceanografia

Jean Bart: O corabie românească

— Cartea Dunării

— Răsboiul pe Dunăre

Black Sea Pilot Book

Claude Bonnet: Manuel du charpentier de marine

Brown's pocket book for yachstmen

Brown's Almanac for 1939

Amiral Bucholtzer: Ce e marea

Calendarul maritim pe 1912, 1914, 1915

Dr. Onoriu Chețianu: Manual de înot

Paul Chack: Tu seras marin

Comandor Ciuchi: Istoria Marinei Române

Clerc Rampal: La mer

— La pratique du yachting

Manfred Curry: L'aerodynamique de la voile

Adm. Christopher Cradock: Wispers from the Fleet

Apostol Culea: Cartea apelor

Efemeridi Astronomiche

Elenco di fari, fanali e segnali da nebbia

Dupont et **Mangin:** Yachting a voile

Fairbairn: Del remare

Claude Farrère: Navires

F. G. M.: Curs de Cosmografie
Flammarion: Ce e cerul?
Geisow und Kaross: Das Schwiemen
Comandor Al. Gheorghiu: Curs de navigație
Ed. Ghezzo: Cartea marinarului începător
A. Grisar: Règles d'etiquette et de politesse navale
Haffner: A l'assaut des Oceans
Imperato: Arte Navale
N. Iorga: Istoria Românilor
— Istoria Comerțului Românesc
Locotenent Isbășescu: Greement și matelotaj
Jane's Fighting Ships 1937
Maurice Larouy: Le marin
R. Lacoste: L'aviron
R. C. Lehman: The complete oarsman
H. Van Loon: La conquête des mers
K. C. F.: Le Kayak
Knight: Modern Seamanship
Manuale di Ufficiale di rotta
Manuale di Meteorologia Nautica
Manualul Gabierului
Manualul Timonierului
Adm. Eb. von Manty: Marinefibel
Jules Michelet: La mer
Dr. Zaharia Popovici: Marea și viețuitoarele ei
Comandor Prossinag: Navigația
— Manualul ofițerului de cart
Plunkett: L'officier de quart moderne
Règles de courses a la mer
Règles de courses du yachting automobile
Règles de courses a voile en rivière
Rzadkowski: Schwiemen und Wasserschpringen

Roerie et **Vivielle:** Navires et marines
Scouts de France: Embarque garçons...
Fred Schmidt: Schiffe und Schiksale
Shipping Wonders of the World
E. Soé: Notions sur la marine
The story of the Sea
C. de Villepion: Nageons
— L'eau ma grande amie
Captain W. Whall: The Romance of Navigation
Talbot Booth: Ships and the Sea
Tavole nautiche e logaritmiche
Andrew Thomson: Yachting Guide
Theodoru, Tonegaru, Ioaniţiu: Codul maritim şi fluvial

ANEXE

	Pag.
Regulament pentru navigația îmbarcațiunilor de sport	1—10
Extras din statutele Federației Române de Sporturi Nautice	11—18
Statutele Yacht-Clubului-Regal Român	19—24
Regulamentul Y. C. R. R.	25—27
Extras din statutele ligei Navale Române	28—35
Regulamentul concursurilor de canotaj	36—44
Extras din regulamentul internațional de curse cu vele	45—48
Extras din regulamentul de curse cu vele la fluviu	49—52
Extras din regulamentul curselor cu motor	53—56

REGULAMENT PENTRU NAVIGAȚIA ÎMBARCAȚIUNILOR DE SPORT

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE SPORTURI NAUTICE

Art. 1. — În interesul ordinei circulației pe apă, exercițiul navigației pentru îmbarcațiile de sport este statornicit prin dispozițiile prezentului regulament.

Art. 2. — Este supusă dispozițiilor prezentului regulament orice îmbarcație de sport, cu rame, vele sau motor.

Se înțelege prin **îmbarcație de sport,** orice construcție nautică, făcută exclusiv în scopul de a lua parte la antrenament sau competiții sportive, de turism nautic sau de plăcere, proprietatea unui particular sau asociație care cade în prevederile legii Străjii Țării.

Se exclud din această categorie și din obligațiile și privilegiile prezentelor instrucțiuni, toate îmbarcațiile construite sau exploatate sub orice formă în scop comercial.

Art. 3. — Proprietarul, conducătorul, echipajul și călătorii îmbarcațiilor de sport, trebue să se supună dispozițiilor de față. De orice abatere a lor este responsabil proprietarul îmbarcației și conducerea asociațiunii din care face parte, prin dispozițiile pe care le dă.

Art. 4. — Federația Sporturilor Nautice Române (F. R. S. N.), Regiunile sale, căpităniile sau oficiile din port și autoritățile grănicerești au dreptul de a veghea la aplicarea dispozițiilor prezentului regulament și a lua măsuri contra contravenienților.

CAP. I

DISPOZIȚII GENERALE

Art. 5. — Orice îmbarcație care practică navigația de sport trebue să fie înscrisă în registre Federației.

Ea trebue să posede un **certificat de bord** după modelul din anexa Nr. 2 la acest regulament, eliberat de Federația Română de Sporturi Nautice sau de vreuna din regiunile sale, care se va reînnoi în fiecare an la data de 1 Martie.

Aceste certificate se vor elibera pe baza unei cereri a proprietarului îmbarcației, cu recomandația asociației sportive din care face parte.

Asociațiile afiliate la F. R. S. N. vor înainta anual un tabel colectiv de îmbarcațiile pe care le posedă, pe baza cărora Regiunea va elibera certificatele.

Îmbarcațiile înscrise la Yacht Club Regal Român vor putea poseda, în locul certificatului de mai sus, un certificat analog (**warant**) eliberat de Yacht Club Regal Român.

Regiunile vor înainta, la data de 15 Martie, Federației Române de Sporturi Nautice, un tabel de toate îmbarcațiile cărora le-a emis certificate.

F. R. S. N. va comunica, în luna Aprilie a fiecărui an, Ministetului Aerului și Marinei, Direcția Marinei Comerciale și Comandamentului Corpului Grănicerilor un tablou cuprinzând îmbarcațiile înscrise cu caracteristicile lor.

Art. 6. — În vederea identificării ușoare, îmbarcațiunile de sport înscrise în controalele Federației, posesoare ale **certificatului de bord** prevăzut la art. 5, și **care navigă în afara zonei de antrenament a clubului căruia aparțin,** vor purta în mod obligatoriu, următoarele semne distinctive:

a) Pavilionul național (tricolor) la pupa îmbarcației, din zori și până la înnoptat.

Îmbarcațiunile cu vele vor arbora acest pavilion într'un loc vizibil la partea de sus a velaturii;

b) Facultativ, flamura clubului căruia aparțin la prova;

c) Inscripția numelui sau a numărului distinctiv al clubului pe exteriorul bordajului sau la pupa.

Art. 7. — Îmbarcațiunile de sport de clasă (cum sunt skiff-urile și gig-urile) nu se vor depărta de locul de antrenament al cluburilor decât după ce asociația va fi avizat organele căpităniilor de port și cele grănicerești despre această deplasare.

În acest scop locul de antrenament al cluburilor va fi definit de fiecare asociație, de comun acord cu căpitănia de port locală (dacă aceasta există), cu organele grănicerești, sau cu orice altă autoritate care are în sarcină poliția circulației pe apă.

Art. 8. — Nicio îmbarcație de sport nu va putea îmbarca la bord un număr de persoane mai mare decât cel fixat de Federație prin certificatul de bord.

Art. 9. — Îmbarcațiile de sport trebuesc să aibă la bord aparatele de manevră și mijloacele de salvare indicate în certificatul de bord.

Art. 10. — Orice îmbarcație de sport cu propulsie mecanică, trebue să aibe un fluer cu aburi, o sirenă sau un claxon de sonoritate suficientă, așezate astfel încât sunetul lor să nu fie oprit de niciun obstacol.

Art. 11. — Conducătorii îmbarcațiilor de sport sunt ținuți să cunoască și să respecte consemnele date de Comandamentul Corpului Grănicerilor, prevăzute în anexa Nr. 1.

CAP. II

REGULI GENERALE PENTRU NAVIGAȚIE

Art. 12. — Orice conducător de îmbarcații de sport, în mers sau staționare, este obligat să vegheze a nu cauza nicio piedică navigației, nici daune altor îmbarcații sau aparate plutitoare, navigând sau staționând.

El trebue să vegheze cu aceiași grije de siguranța îmbarcației sale și în general de toate aparatele și uneltele destinate a asigura manevrele și siguranța îmbarcației, care trebuesc dispuse astfel încât să permită întrebuințarea lor imediată.

Art. 13. — Îmbarcațiile de sport cu propulsie mecanică, trecând pe lângă îmbarcații încărcate cu mărfuri sau persoane, sau pe lângă îmbarcații legate de mal, sunt obligate să micșoreze viteza din vreme și în mod convenabil, astfel încât să nu le cauzeze daune.

Art. 14. — Organizarea curselor de îmbarcații de sport, care fac necesară traversarea unui drum navigabil, ca și organizarea demonstrațiilor festive cu îmbarcații, care prin formația lor strânsă constitue o piedică în circulația celorlalte îmbarcații, se vor fixa de conducerea asociației sportive cu autorizația Căpităniei, sau Oficiului de port, sau a autorităților cari au în sarcină poliția circulației.

Art. 15. — Îmbarcațiile de sport trebuesc să evite instalațiile de pescuit fixe, fiind responsabile de orice pagubă le-ar produce, fie direct, fie prin viteza lor.

Art. 16. — Este interzis îmbarcațiilor de sport cu aparate mecanice de propulsiune, navigând în vederea altor îmbarcații, de a face uz de fluiere, sirene sau claxoane și de a întrebuința semnalele fonice sau optice, într'un scop și cu o semnificație. altele decât cele prevăzute în prezentul regulament.

Art. 17. — Îmbarcațiile nu pot arunca deșeuri, materiale, resturi de alimente, etc., decât în locurile fixate de căpitănie sau Oficiul de Port, de organele locale de poliția circulației sau de asociația sportivă căreia aparțin.

CAP. III

REGULI DE OBSERVAT ÎN CAZURI DE ÎNTÂLNIRE

1. Reguli de întâlnire cu îmbarcațiile cu pânze

Art. 18. — Când două îmbarcațiuni cu pânze se apropie una de alta, astfel încât să existe posibilitatea de abordaj, una din ele trebue să se abată din drumul celeilalte după cum urmează:

a) Orice îmbarcație cu pânze, navigând **cu vântul larg** trebue să se îndepărteze din drumul unei îmbarcații care **strânge vântul**;

b) Orice îmbarcație care **strânge vântul cu murele la babord** (stânga), trebue să se abată din drumul unui vas sau îmbarcație cu vele, care **strânge vântul cu murele la tribord** (dreapta);

c) Când două îmbarcații cu pânze navigă cu **vânt larg din același bord,** acela care este **în vânt**, trebue să se depărteze din drumul celui care este **sub vânt.**

d) Orice îmbarcație cu pânze cu **vântul din pupa,** trebue să se abată din drumul altui vas sau îmbarcație cu pânze.

Art. 19. — Îmbarcațiile cu pânze care merg în volte, sunt datoare să vegheze, în evoluțiile lor, a nu se plasa în drumul unor vase sau îmbarcații cu propulsiune mecanică.

2. Reguli de întâlnire între îmbarcații cu rame, sau vâsle

Art. 20. — Când două îmbarcațiuni cu rame se întâlnesc, ele se ocolesc una pe alta **prin dreapta.**

Când două îmbarcații cu rame se ajung una pe alta, cea **din urmă ocolește pe cealaltă prin stânga.**

Când două îmbarcații cu rame se încrucișează, în așa fel că e pericol de ciocnire, îmbarcația care o are pe cealaltă în dreapta trebue să se abată din drum.

3. Reguli de ocolire între îmbarcații cu rame și îmbarcații cu pânze sau propulsie mecanică

Art. 21. — Îmbarcațiile cu rame trebue să ocolească îmbarcațiile cu pânze și pe cele cu propulsie mecanică sau să le facă drum la trecere.

4. Reguli de ocolire între îmbarcațiile cu propulsie mecanică

Art. 22. — Când două îmbarcații cu propulsie mecanică se încrucișează, ele vor trebui să se ocolească prin dreapta.

Când două îmbarcații cu propulsie mecanică fac drumuri care se încrucișează, astfel că le este teamă de o ciocnire, îmbarcația care vede pe cealaltă prin dreapta trebue să se depărteze din drumul ei.

Când două îmbarcații, una cu propulsie mecanică și cealaltă cu pânze, merg în așa fel că riscă să se întâlnească, îmbarcația cu propulsie mecanică trebue să se îndepărteze din drumul celei care este cu pânze.

Orice îmbarcație cu propulsie mecanică, care este ținută după aceste reguli să se depărteze din drumul unei alte îmbarcații cu propulsie mecanică, trebue, dacă împrejurările întâlnirii o permit, să se ferească de a tăia drumul celeilalte îmbarcații prin prova.

Orice îmbarcație cu propulsie mecanică, care este ținută după aceste reguli să se depărteze din drumul celeilalte îmbarcații, trebue, dacă ea se apropie de dânsa să micșoreze la nevoie viteza, sau chiar să stopeze sau să meargă înapoi, dacă împrejurările o fac de trebuință.

Orice îmbarcație cu propulsie mecanică care ajunge orice alte îmbarcații, fie cu rame, pânze sau propulsie mecanică, trebue să se depărteze din drumul acestora.

Urmând și interpretările prescripțiunilor de mai sus, trebue să se țină seamă de toate pericolele de navigație și de ciocnire, precum și de împrejurările particulare care pot obliga de a se depărta dela aceste reguli, pentru a se înlătura un pericol imediat.

5. Semnale fonice pentru îmbarcațiile de sport cu propulsie mecanică care se zăresc una pe alta

Art. 23. — Cuvintele « **sunet scurt** » întrebuințat în acest articol, înseamnă un sunet de aproape o secundă de durată.

Când îmbarcațiile cu propulsie mecanică, se văd una pe alta, îmbarcația care este în mers trebue, schimbând drumul conform autorizației sau prescripțiunilor acestui Regulament, să arate această schimbare prin semnalele următoare, făcute cu fluierul, sirenă sau claxon și anume:

Un sunet scurt pentru a zice « **viu spre dreapta** ».

Două sunete scurte pentru a zice « **viu spre stânga** ».

Trei sunete scurte pentru a zice « **merg înapoi** ».

6. Semnalele fonice în timp de ceață, bură de ploaie, ninsoare sau în timpul greenurilor cu ploaie

Art. 24. — Toate semnalele prescrise în prezentul articol pentru îmbarcațiile de sport în mers, trebue să fie produse:

— La bordul îmbarcațiilor cu propulsie mecanică prin mijlocul fluierului, a sirenei sau claxonului.

— La bordul îmbarcațiilor cu pânze, prin mijlocul unei trompete sau corn de ceață.

— La îmbarcațiile cu rame sau vâsle cu vocea sau cu trompetă.

Pe timp de ceață, bură de ploaie, ninsoare, sau în timpul greenurilor cu ploaie, atât ziua cât și noaptea, semnalele descrise în articolul de față se vor întrebuința după cum urmează:

a) Orice îmbarcație cu propulsie mecanică fiind în mers înainte sau înapoi, trebue să facă să se audă un sunet prelungit, la intervale de 2 minute cel mult;

b) Orice îmbarcație cu pânze sau cu rame în mers trebue să facă să se audă la intervale care să nu întreacă un minut, un sunet fonic sau cu vocea de intensitate suficientă.

7. Viteza îmbarcațiilor de sport cu aparate de propulsie mecanică sau cu pânze pe timp de ceață

Art. 25. — Orice îmbarcație de sport cu propulsie mecanică sau cu pânze, pe timp de ceață, bură de ploaie, ninsoare, sau pe timp de furtună puternică cu ploaie, trebue să meargă cu o viteză moderată.

8. Semnalele de primejdie

Art. 26. — Când o îmbarcație de sport este în primejdie și cere ajutoare la alte îmbarcații sau dela uscat, ea trebue să dea un sunet continuu produs printr'un aparat oarecare pentru semnale de ceață.

Art. 27. — Orice îmbarcație de sport auzind un semnal de primejdie, emis de vreo altă îmbarcație, este obligată a se duce îndată în ajutorul ei și a-i da tot concursul pentru salvarea personalului și materialului.

9. Reguli privitoare la lumini

Art. 28. — Îmbarcațiile de sport cu propulsie mecanică sau cu vele, trebue să poarte la locul cel mai aparent, un felinar arătând o lumină verde la tribord (dreapta) o lumină roșie la babord, (stânga) de o intensitate suficientă și astfel ca lumina verde să nu se poată vedea din partea stângă, nici lumina roșie din partea dreaptă.

Totodată, dacă nu este posibil de a fixa acest felinar, el va trebui menținut aprins, ținut gata la îndemână și arătat la timp, pentru a preveni o ciocnire.

Îmbarcațiile de sport cu rame când merg, sunt supuse obligației de a avea gata la îndemână, un felinar alb, care va fi arătat destul de timpuriu pentru a preveni o ciocnire.

Luminile de poziție trebue să se vadă la cel puțin 300 m.

Dacă se întrebuințează la felinare lumini electrice, ele nu trebue să aibă o intensitate mai mare ca 5 lumânări.

Este interzisă întrebuințarea lămpilor cu acetilenă.

10. Conduita călătorilor în îmbarcații

Art. 29. — Conducerea îmbarcațiunilor și antrenamentul în îmbarcațiile de sport nu vor fi încredințate decât persoanelor cari știu să înnoate, membri ai asociației sportive căreia aparține îmbarcația.

Este interzis în timpul mersului, legănatul în îmbarcații, cât și ridicarea în picioare a persoanelor, afară de cazul de antrenament al cluburilor autorizate.

11. Locuri de îmbarcare pentru călători

Art. 30. — Îmbarcarea călătorilor în îmbarcațiunile de sport nu se va face decât la sediul clubului respectiv, în locuri stabilite de conducerea asociației, iar în porturi în punctele stabilite de Căpitănia sau Oficiul de port.

12. Artificii, muniţii, instrumente de vânătoare şi narcotice pentru peşti

Art. 31. — Sunt interzise instalaţiile de artificii ca şi aprinderea lor, precum şi tragerea cu arme, pe îmbarcaţiile de sport, fără autorizaţia organelor poliţieneşti, sau, în porturi, fără autorizaţia Căpităniei sau Oficiului de port.

Prin această dispoziţie nu se atinge exercitarea vânătoarei de către persoanele care au autorizaţie pentru aceasta.

Îmbarcarea, la bordul îmbarcaţiilor de sport, a narcoticelor pentru peşti este interzisă.

Organizările muzicale pe apă, în scop de petrecere, se vor face numai cu aprobarea conducerii asociaţiei, iar în porturi, cu aprobarea Căpităniei sau Oficiului de port.

13. Semne sau semnale pentru navigatori

Art. 32. — Orice deplasare, ridicare, spargere sau deteriorare, sub orice formă, a vreunui semn sau semnal de navigaţie este interzisă.

14. Planoare

Art. 33. — Remorcarea planoarelor pe apă, este permisă, cu obligaţiunea de a se evita stânjenirea navigaţiei celorlalte îmbarcaţii.

15. Conducerea îmbarcaţiilor

Art. 34. — Este interzis a conduce orice îmbarcaţie de sport, fără a avea un permis de conducere eliberat de asociaţia sportivă, care îl va elibera numai în urma unui examen şi pe a sa completă răspundere.

Pentru conducerea îmbarcaţiilor de sport cu pânze sau motor, conducătorul îmbarcaţiei trebue să posede un permis de conducere care trebue să se găsească oricând asupra conducătorului şi prezenta la cererea organelor serviciului de poliţie pe apă şi al Regiunei F. R. S. N.

16. Închirieri de îmbarcaţii cu motor, cu pânze sau rame

Art. 35. — Îmbarcaţiile de sport cu motor şi cu pânze nu se pot închiria sau împrumuta persoanelor care nu posedă permise de conducere.

Îmbarcaţiile cu rame pot fi închiriate sau împrumutate persoanelor particulare, însă pe răspunderea proprietarului.

Este interzis a se închiria sau împrumuta îmbarcaţii persoanelor sub 15 ani, persoanelor în stare de ebrietate sau celor neapte.

CAP. IV

Despre Caravane

Art. 36. — Navigaţia mai multor îmbarcaţii de sport împreună, în scopul de a recunoaşte o regiune turistică şi în scop de antrenament, poartă numele de « **caravană nautică** ».

Art. 37. — Orice caravană nautică, al cărei efectiv depăşeşte cadrul unei singure asociaţii, se va face exclusiv cu autorizaţia Federaţiei Române de Sporturi Nautice. În celelalte cazuri Regiunea F. R. S. N. respectivă va da autorizarea, dacă va aprecia că este cazul.

Art. 38. — Cererea de autorizare a unei caravane va fi trimisă Federaţiei sau Regiunii cu 15 zile înainte de iniţierea ei şi va cuprinde:

— Comitetul organizator al caravanei;

— Organizarea caravanei;

— Compunerea caravanei în personal şi material;

— Programul;

— Măsuri de siguranţă, dotaţia caravanei în rezerve, etc.

Art. 39. — Pe aceste baze Federaţia sau Regiunea vor face, dacă este cazul, intervenţiile necesare pe lângă autorităţile grănicereşti, de port şi vamale, pentru a se obţine cuvenitele deslegări legale.

Art. 40. — Orice caravană va avea **un şef,** desemnat printre persoanele a căror autoritate morală, competenţă şi experienţă nautică asigură executarea, în condiţiuni favorabile, a caravanei.

Acest şef va avea răspunderea organizării marşului între etape, a aplicării măsurilor de disciplină, siguranţă şi higienă pe timpul deplasării.

Tot el va îngriji ca expediţia să se prezinte în condiţiuni demne de localităţile finale ale etapelor, supraveghind ţinuta membrilor caravanei.

Art. 41. — Orice caravană va avea unul sau mai mulţi medici, constituind serviciul medical al caravanei, în a căror sarcină cade respectarea măsurilor de higienă pe timpul parcursului, îngrijirea accidentaţilor şi bolnavilor şi orice măsuri de acest ordin în material şi personal.

Art. 42. — După efectiv şi distanţa la care se merge, caravana poate fi dotată cu câteva îmbarcaţii auxiliare, pentru transportul bagajelor, bucătăriei, corturilor, materialului sanitar, etc.

Art. 43. — Dacă în compunerea caravanei, intră îmbarcaţii numeroase, sau de tipuri cu viteze diferite, este avantajos ca expediţia să se fracţioneze în grupuri de egală viteză şi de tipuri similare de îmbarcaţii.

Este de dorit ca în compunerea unei caravane, să intre, pe cât posibil, îmbarcaţii similare.

Pentru siguranţă, legături, reaprovizionări, etc. este avantajos ca expediţia să fie dotată cu una sau mai multe îmbarcaţii cu propulsie mecanică.

Compunerea caravanei

Art. 44. — Caravana poate fi compusă din membrii unuia sau mai multor cluburi, din membrii uneia sau mai multe regiuni.

În cazul când caravana nu depăşeşte efectivul unei singure asociaţii, organizarea ei revine conducerii clubului respectiv.

Dacă în compunerea caravanei intră membrii şi îmbarcaţiile mai multor asociaţiuni, organizarea revine regiunii, care prin delegaţie, o poate repartiza clubului participant cu efectivul cel mai mare.

Dacă expediţia proiectată cuprinde elemente din mai multe regiuni, organizarea caravanei revine Federaţiei, care o poate da, prin delegaţie, regiunii cu cei mai mulţi participanţi.

Art. 45. — În principiu navigaţiunea caravanei se face în modul următor:

— În capul caravanei navigă *îmbarcaţiunea pilot*, care poartă un semn distinctiv şi în care se află şeful caravanei.

— Apoi urmează, în ordinea inversă a vitezelor şi a siguranţei pe care o prezintă la navigaţie, grupurile de îmbarcaţii, având fiecare în cap îmbarcaţia şefului grupului.

— În coada formaţiei navigă îmbarcaţiile auxiliare, transportând proviziile, şi care poartă numele de **trenul caravanei.**

După cazuri, acest tren poate fi trimis înainte pentru a pregăti hrana şi cantonamentul sportivilor. În acest caz trenul va fi comandat de un şef, priceput în chestiunile de navigaţie şi cunoscând bine regiunea.

Acest model de formaţie se poate modifica după împrejurări şi starea timpului.

Itinerariul caravanei

Art. 46. — În principiu este avantajos ca itinerariul ales pentru desfăşurarea unei caravane nautice să urmărească următoarele scopuri:

— Cunoaşterea amănunţită a apelor într'o porţiune determinată;

— Străbaterea zonelor celor mai pitoreşti din regiune;

— Antrenamentul echipajelor de drum lung şi pe diferite feluri de ape (cu curent sau fără);

— Formarea unei discipline colective prin navigaţia în comun.

Acest itinerariu va fi împărţit în **etape,** fiecare etapă corespunzând duratei a şase ore de marş pentru îmbarcaţiile cu rame şi 8—10 ore pentru celelalte îmbarcaţii.

Art. 47. — Etapa trebue astfel aleasă încât, la sfârşitul ei, să se găsească un loc avantajos pentru cantonament şi reaprovizionare.

De asemeni trebue avut în vedere ca echipierii să aibă posibilitatea de a face baie în locuri care se pretează şi unde curentul nu este prea tare.

Art. 48. — Itinerariul caravanei va trebui cu preciziune determinat de comitetul organizator, dela iniţierea proiectului.

El se consemnează într'o schiță cotată care urmează a fi adusă la cunoștința fiecărui participant.

În locuri unde există mai multe drumuri, sau pe mare, șeful caravanei trebue să se asigure, înainte de plecarea în fiecare etapă, că toți participanții cunosc cu preciziune itinerariul de urmat.

Se va specifica, prin instrucțiunile inițiale, locurile unde este interzis a se lua fotografii.

Programul

Art. 49. — Programul caravanei trebue astfel întocmit încât să realizeze o parcurgere de distanță în condițiuni progresive de antrenament și cu minimum de efort fizic.

În acest scop se vor stabili orele de plecare și de sosire astfel, încât echipajele să fie supuse cât mai puțin rigorilor atmosferice, iar duratele de mers să fie astfel stabilite, încât să ție seamă și de rezistența fizică a echipajelor în raport cu dificultățile de învins.

Se va căuta a se pleca cât mai din zori și a se lăsa orele dela miezul zilei pentru haltă. Halta va fi aleasă într'un punct unde să se poată lua dejunul la umbră, și unde să se poată găsi apă potabilă pentru băut. De asemeni este avantajos ca îmbarcațiile să nu fie expuse la soare pe timpul staționării. Orele de crepuscul sunt iarăși avantajoase navigației, cu condițiunea ca sosirea să aibă loc pe cât posibil pe lumină pentru ca echipajele să poată recunoaște locul de cantonament și să poată asigura îmbarcațiile pentru timpul nopții.

Art. 50. — Dacă se prevede că, la punctul terminus al unei etape, autoritățile locale intenționează a face o primire oficială caravanei, se vor stabili astfel de ore în program, încât sosirea să aibă loc într'un moment favorabil.

Dispoziţiuni diverse

Art. 51. — Echipajele care pleacă în caravană trebuesc prevăzute cu echipament de sport adecvat și, pe cât posibil, uniform. Dacă uniformitatea nu poate fi realizată pentru întreaga caravană, ea trebue în orice caz asigurată pe asociații.

Echipierii vor poseda, în afara ținutei de sport, costumul de baie, precum și vestminte potrivite sezonului. În același timp ei vor fi prevăzuți cu un sac pentru transportul vestmintelor, ustensile de masă, de băut, aparate fotografice, instrumente muzicale portative, etc.

Cantonamentul poate fi prevăzut în locuințe sau în corturi. În acest din urmă caz comitetul organizator se va asigura că sportivii posedă corturile necesare și toate ustensilele anexe, sau le va procura ele însuși dela diferite autorități.

De asemeni corturile vor trebui prevăzute cu pologuri pentru protecția contra țânțarilor. Cazarea sportivilor în corturi pretinde ca o echipă specială să preceadă caravana, pentru a instala tabăra în locurile alese pentru finele etapei.

Art. 52. — Este avantajos ca expediția să posede o rezervă în alimente conservabile, pentru cazul când exploatarea resurselor locale nu ar prezenta garanții din punct de vedere al cantității sau al higienei. Serviciul medical trebue să facă o deosebită atenție asupra acestui punct.

Art. 54. — Serviciul medical va poseda materialul sanitar indispensabil intervențiilor urgente, pentru combaterea efectelor accidentelor ce se produc în general pe ape, precum și medicamentele necesare prevenirii epidemiilor palustre.

Art. 53. — Comitetul organizator, ca și șeful caravanei, poartă întreaga răspundere a accidentelor privind persoanele sau materialul, rezultate din nerespectarea dispozițiunilor de mai sus.

Art. 55. — În termenul cel mai scurt dela încheierea expediției, șeful caravanei va înainta Federației de Sporturi Nautice o dare de seamă detailată, pe etape, a modului cum a decurs călătoria.

Această dare de seamă va fi însoțită de schițe, fotografii, precum și o hartă descriptivă a itinerariului urmat. De asemeni se va înainta și un tabel de persoanele care au participat, arătând pe cele care s'au distins în mod particular din punct de vedere sportiv sau turistic.

ANEXA Nr. 1

LA REGULAMENTUL PENTRU ÎMBARCAȚIILE DE SPORT

COMANDAMENTUL CORPULUI GRĂNICERILOR

CONSEMNE

Privind mișcarea îmbarcațiunilor ușoare cari navigă pe Dunăre sub pavilion român cu rame, pânze sau motor

1. Navigația pe Dunăre pentru îmbarcațiile particulare ușoare cu rame, pânze sau motor este permisă dela răsăritul soarelui până la apusul soarelui.

2. Pe timpul nopții navigația îmbarcațiilor ușoare este oprită, ele trebuind să fie legate la mal, în locul stabilit de Căpitănia de port, sau în preajma pichetelor, în urma unei prealabile legături cu șeful de pichet.

3. Toate îmbarcațiile ușoare trebue să posede «rolul de barcă» [1]) eliberat de

[1]) Pentru îmbarcațiile de sport rolul de barcă se înlocuește prin «certificatul de bord», eliberat de Regiunea F. R. S. N. Căpitănia Portului de origină al îmbarcației.

4. Personalul navigant trebue să poarte asupra lor legitimație, cu date recente, împreună cu permisele cerute de diferite legi și regulamente.

5. Toate îmbarcațiile ușoare au dreptul a naviga între linia de demarcație și malul românesc, fiind complet interzis a trece linia de demarcație în apele jugoslave sau bulgare, pe tot cursul Dunării, dela intrarea Dunării în țară la Baziaș, până la Oltenița-Turtucaia, de unde îmbarcațiile pot naviga pe tot cursul fluviului.

6. Pe tot timpul navigației îmbarcațiunile în mod obligatoriu vor arbora la pupa pavilionul național.

7. Se vor supune tuturor somațiunilor făcute de personalul grăniceresc, ce execută serviciul de pază pe uscat și acel aflat pe vasele ce execută în același scop, serviciul de patrulare pe Dunăre,

8. Este complet interzis a intra în localurile pichetelor, a se informa asupra dispozitivelor de pază, efective, ordine de bătaie a unităților de grăniceri.

9. Este complet interzis a ridica fotografii în porturi, între pichete sau locuri izolate.

10. Este complet interzis a pescui sau vâna, decât cu aprobări speciale și permisele prevăzute de legile speciale.

11. Pe timpul nopții se va putea îngădui staționarea pe mal, în corturi în apropierea pichetelor, și pe baza aprobării speciale a Comandamentului Corpului de Grăniceri.

12. În caz de furtună, valuri mari, ploi torențiale, vor putea trage la mal, pentru a se pune la adăpost de accidente, anunțând postul sau pichetul de grăniceri apropiat.

13. Grănicerii vor putea acorda ajutoare, în caz de accidente, pericol de înnec, etc., fără a prejudicia executarea serviciului de pază al frontierei.

14. Pentru raiduri, concursuri de propagandă nautică, exerciții nautice, etc., asociațiile sportive sunt obligate a se adresa Comandamentului Corpului Grănicerilor, cerând autorizația de a naviga pe Dunăre, gurile Dunării spre mare, menționând itinerariul ce intenționează a executa, unde vor face opririle pe timpul nopții, durata, eventuale vizite în porturi, etc., în scopul de a se putea da ordine unităților de pază ale frontierii, de pe întregul parcurs, pentru facilitarea execuției programului propus.

15. La sosirea în fiecare port personalul îmbarcațiilor izolate sau în grup, în caz de oprire, sunt obligate a se prezenta autorităților de port: grăniceri și căpitănie de port, arătând scopul vizitei lor.

16. În caz când o îmbarcație sau un grup de îmbarcații, urmează a trece frontiera, pentru a atinge un port străin, nu va putea face aceasta, decât pe bază de: pașaport individual sau colectiv, permis de trecere a frontierei, vizate de autoritățile de poliție de frontieră și, după ce li s'a făcut revizia vamală de către organele vamale.

La înapoiere se vor executa aceleași operațiuni.

17. Pentru preîntâmpinarea eventualelor accidente, îmbarcațiile izolate sau în grup,

vor trebui să se supună regulilor de navigație pe Dunăre și pe mare.

18. Înainte de a ieși din fluviu, pentru a intra în Mare, personalul îmbarcațiilor vor lua legătura cu Căpitănia Portului Sulina, pentru a lua cunoștință de dispozițiile în vigoare, în legătură cu navigația pe Marea Neagră și pentru verificarea îmbarcațiilor.

Prezentele consemne se vor afișa la toate posturile fixe și pichete de grăniceri de pe Dunăre și Marea Neagră, intrând în vigoare la afișarea lor.

Comandantul Corpului Grănicerilor
General (ss) I. NEGULESCU

Șeful de Stat Major
Colonel (ss) P. LAZĂR

STRAJA ȚĂRII

UNIUNEA FEDERAȚIILOR DE SPORT DIN ROMÂNIA

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE SPORTURI NAUTICE

REGIUNEA .....

CERTIFICAT DE BORD No.....

pentru ambarcații de sport

Valabil pe intervalul 1 Aprilie 193 .... — 31 Martie 194 ....

DESCRIPȚIA

Tipul îmbarcației	Date referitoare la motor pentru îmbarcațiuni ce au dreptul să navige cu . .
construită din	Tipul motorului . . . . .
anul construcției	cilindri . . . . .
Catarge . . . (fixe	cai indicați . . . . .
(mobile	cai normali . . . . .
Locuri în copastie pentru strapazane sau pentru furchete	felul combustibilului . . . . .
perechi cravace . . . de	consumația pe cal și oră . . . . .
Conducere	Viteza (la deal . . . . .
Coloarea piturii	(la vale . . . . .
Dimensiuni (lungimea	Felinare . . . . .
(lărgimea	Rame . . . . .
(adâncimea	Aparate de incendiu . . . . .
Pescaj gol . . . (numai cu bancurile fixe)	Aparate de salvare . . . . .
Bordul liber	Observațiuni: . . . . .

Capacitatea în tone metrice . . . . . .
Numele proprietarului . . . . . .
Numărul maxim al persoanelor ce pot intra la bord . . . . . .

Proprietarul vasului este obligat a se conforma în totul regulamentului pentru navigația îmbarcațiunilor de sport și tuturor dispozițiunilor în vigoare emise de Federația de Sporturi Nautice, de autoritățile de port și de organele grănicerești.

1. Proprietarul acestei îmbarcațiuni se va abține:

a) Dela orice contact cu vasele ce sunt în drum din străinătate spre România;

b) Nu va atinge vreo coastă străină, fără autorizația prealabilă a autorităților române;

c) Nu va aduce prin navigația, pe care o va face și prin comportarea persoanelor aflate pe bord niciun fel de prejudicii pavilionului național sau culorilor clubului său.

2. Este obligat a da ajutor în limita posibilităților, oricărei alte îmbarcațiuni în pericol.

3. Proprietarul poate întrebuința îmbarcațiunea în scop comercial.

4. Dacă proprietarul închiriază îmbarcațiunea unei alte persoane, membru al aceleiași asociații sportive, trebue să avizeze secretariatul asociației, înaintându-i totodată prezentul certificat, iar secretariatul asociației, va emite un nou certificat, valabil pentru durata închirierii, pe numele chiriașului.

5. Dacă persoana, care a închiriat vasul, nu este membru la aceiași asociație sportivă, ea nu se va putea folosi de acest certificat, care trebue înapoiat secretariatului asociației — și cât timp îmbarcațiunea este închiriată acestei persoane, nu va putea naviga sub colorile asociației.

6. În caz de vânzare a îmbarcațiunii prezentul certificat trebue înapoiat secretariatului asociației.

7. Prezentul certificat trebue preschimbat în fiecare an la 31 Martie.

Federația de Sporturi Nautice, cere autorităților române și străine de a recunoaște îmbarcațiunii ..... calitatea de îmbarcație de sport și de a-i acorda regimul de care se bucură această categorie de nave în uzanțele martime și dispozițiunile legale.

Federația Română de Sporturi Nautice roagă autoritățile române și străine de a înlesni în măsura posibilităților legale, călătoria îmbarcațiunii și a persoanelor care se află la bord.

EXTRAS DIN STATUTELE FEDERAȚIEI ROMÂNE DE SPORTURI NAUTICE

CAP. I

Dispoziţiuni fundamentale

Art. 1. — Numele Federației este: « **Federația Română de Sporturi Nautice** » Prescurtat F. R. S. N.

Federația Română de Sporturi Nautice este autoritatea supremă în România, pentru tot ce se referă la sporturile de apă, exceptând natația și toate sporturile derivate din natație.

Art. 2. — Sediul Federației este la București.

Art. 3. — Durata Federației și numărul membrilor sunt nelimitate.

Art. 4. — Limba oficială folosită de F. R. S. N. și de organele sale, de membrii săi, în toate manifestările și concursurile publice, actele, corespondența, precum și desbaterile orale dintre ei, este limba română.

Art. 5. — Stema federației este Stema mică a țării, fără coroană, iar pe scutul acvilei, în loc de armele provinciilor, colorile naționale și inițialele F. R. S. N.

Pavilionul Federației va fi compus din colorile naționale, purtând inițialele F. R. S. N. țesute cu aur.

La competițiunile internaționale, echipele reprezentative de canotaj ale României, poartă în mod exclusiv și obligatoriu un ecuson cu stema federației pe partea stângă a pieptului și colorile naționale.

Art. 6. — Anul financiar este anul bugetar al Statului.

Art. 7. — În afară de preocupările pur sportive, orice altă activitate de orice natură: politică, confesională, etc., este cu desăvârșire interzisă atât F. R. S. N., asociațiilor afiliate, cât și membrilor în sânul asociațiilor sportive.

Art. 8. — În mod accesoriu F. R. S. N. va putea face întreprinderi comerciale, însă exclusiv în legătură cu scopul principal al federației.

Asemenea întreprinderi nu se vor putea însă face decât în urma votului de două treimi al adunării generale, consultată în acest sens.

Art. 9. — Definiția de amator este cea stabilită de regulamentele internaționale ale Federațiilor Internaționale respective.

Un profesionist în sporturile nautice nu va putea fi recalificat decât în condițiunile statutelor de față, în cadrul regulamentelor Federației Internaționale respective.

CAP. II

Scopul Federației Române de Sporturi Nautice

Art. 10. — Federația Română de Sporturi Nautice are de scop :

a) Să întrunească toate grupările nautice din România, îndrumând, coordonând și spijinind activitatea lor și stabilind o cât mai strânsă legătură de solidaritate între ele;

b) Să popularizeze sporturile pe apă în România și să încurajeze printr'o propagandă chibzuită crearea de noi grupări și dorința de a practica acest sport în toată țara;

c) Să alcătuiască, în cadrul dispozițiunilor regulamentelor internaționale, regu-

lementele tehnice, sportive și de administrație, care vor fi singurele valabile pentru practicarea sporturilor nautice în România, în afară de înnot și sporturile sale accesorii.

d) Să controleze din punct de vedere tehnic, sportiv și administrativ activitatea asociațiilor afiliate;

e) Să controleze din punct de vedere tehnic și sportiv activitatea întreprinderilor profesioniste și comerciale, în legătură cu sporturile nautice, veghind ca să se conforme regulamentelor tehnice de specialitate precum și cerințelor de higienă indispensabile unei bune funcționări sportive. Pe temeiul constatărilor făcute, federația va da U. F. S. R. și Strajei Țării, avizul de recomandarea funcționării acestor întreprinderi;

f) Să îmbunătățească calitatea sporturilor pe apă întocmind și răspândind metodele raționale de practicare;

g) Să înlesnească echipelor calificate participarea la competițiunile nautice din străinătate;

h) Să asigure legăturile sportive cu Straja Țării, U. F. S. R. și Federațiile componente ale U. F. S. R. precum și cu Federațiile de specialitate respective din străinătate și autoritățile publice din țară, prin U. F. S. R.;

i) Să sprijine și să intensifice sforțările făcute de organizațiile străjerești în domeniul sporturilor nautice, luând inițiativa creării și organizării formațiunilor sportive nautice în armată, în organizațiile premilitare și străjerești, precum și în toate școlile, universitățile și asociațiile culturale, cari au de scop educația națională și sportivă a tineretului;

j) Să prezinte avize tehnice autorizate în chestiunile de specialitate ale sporturilor nautice;

h) Să decidă în chestiunile litigioase de ordin sportiv tehnic și administrativ dintre membri săi;

l) În mod accesoriu să se îngrijească de soarta profesioniștilor și antrenorilor în sportul de canotaj, regulamentându-le activitatea și spijinind-o prin înființarea unor case de ajutor, împrumut sau pensionare pentru aceștia.

CAP. III

Mijloace de acțiune

Art. 11. — Mijloacele de acțiune ale F. R. S. N. sunt:

Organizarea competițiunilor internaționale și naționale;

Competițiunile pe care le institue sau le patronează între asociațiile sale.

Premiile pe care le decerne.

Ajutorul moral și material pe care-l acordă.

Organizarea competițiunilor regionale, în cadrul statutelor de față.

Controlul tehnic, administrativ și Sportiv al asociațiilor afiliate.

Eliberarea carnetelor de legitimare sau licențelor de amator în sporturile nautice.

Stabilirea, omologarea și înregistrarea recordurilor naționale și regionale, stabilirea recordmanilor și a campionilor naționali și regionali, precum și înregistrarea recordurilor internaționale.

Întocmirea regulamentelor generale ale sporturilor nautice, precum și ratificarea regulamentelor propuse de comisiunile tehnice și administrative ale Federației.

Controlul gestiunilor financiare ale organelor regionale.

Controlul tehnic, higienic și sportiv al întreprinderilor profesioniste și comerciale, în legătură cu sporturile nautice în vederea recomandării, funcționării sau sprijinului lor de către U. F. S. R. și Straja Țării.

Publicarea buletinului oficial, a regulamentelor tehnice și în genere a oricăror publicațiuni în folosul canotajului și al sporturilor nautice.

CAP. IV

Compunere și afilieri

Art. 12. — F. R. S. N. se compune din:

a) Asociațiile de canotaj și nautice;

b) Secțiunile de canotaj și nautice ale asociațiilor polisportive;

c) Membri individuali (de onoare și donatori).

Art. 13. — Titlul de membru de onoare se va decerna numai de adunarea generală,

în urma propunerii comitetului federal, pe baza unor servicii excepţionale aduse federaţiei.

Art. 14. — Membru donator va putea fi orice persoană care va plăti o cotizaţie anuală de minimum lei 1.000 sau va face o singură dată o donaţiune de cel puţin lei 10.000.

Admiterea acestora se va face de către comitetul federal în baza recomandării unuia din membrii săi sau a unei asociaţii afiliate, după o prealabilă cercetare a solicitării.

Art. 15. — Orice asociaţie care practică sporturile de cantonaj sau nautice este obligată, conform legii educaţiei fizice, să se afilieze la F. R. S. N.

Afilierea se va solicita printr'o cerere în care se va arăta că asociaţia se conformă întru totul dispoziţiunilor statutelor de faţă. Odată cu cererea se vor anexa statutele asociaţiei, lista nominală a membrilor compunerea comitetelor sale şi o dare de seamă asupra averii asociaţiei şi materialului ce posedă.

Cererea va fi înaintată comitetului federal prin organele regionale în cuprinsul cărora fiinţează asociaţia.

Art. 16. — Comitetul federal, pe baza avizului organului respectiv, va putea admite afilierea în mod provizoriu, sub rezerva ratificării adunării generale.

Art. 17. — Condiţiunile indispensabile luării în considerare a cererii de afiliere vor fi:

a) Scopul sportiv al asociaţiei să se identifice cu scopul general al Federaţiei;

b) Cererea să fie însoţită de taxa de înscriere şi cotizaţia pe anul în curs;

c) Avizul favorabil al organelor de poliţie şi siguranţă locală, asupra activităţii asociaţiei.

CAP. V

Conducerea şi administrarea

Art. 18. — Federaţia Română de sporturi nautice este condusă de un comitet Federal, ajutat de un consiliu federal şi de consilierii tehnici federali.

Comitetul federal se va compune din 11 persoane şi anume:

Preşedintele, primul Vicepreşedinte, Secretarul General şi trei membri vor fi numiţi de Straja Ţării, iar al doilea Vicepreşedinte, casierul şi trei membri vor fi aleşi în adunarea generală.

Nicio persoană nu va putea deţine decât o singură funcţiune în cadrul Federaţiei. Funcţiunea de preşedinte al unei asociaţiuni este incompatibilă cu aceea de preşedinte al Federaţiei.

Art. 19. — La şedinţele comitetului vor putea asista, însă fără drept de vot, membrii consiliului federal.

Art. 20. — Secretarul general va putea fi ajutat de un secretar numit, a cărui prezenţă la şedinţele comitetului este obligatorie. Secretarul numit poate fi salariat.

Hotărîrile comitetului se iau cu majoritatea absolută de voturi. În caz de paritate, votul preşedintelui este precumpănitor.

Art. 21. — Comitetul va putea lua hotărîri valabile numai dacă sunt prezenţi cel puţin ½ din numărul membrilor, dintre care preşedintele sau vicepreşedintele numit şi ½ din numărul membrilor Straja Ţării.

Art. 22. — Membrii numiţi sau aleşi, cari vor lipsi nemotivat la 3 (trei) şedinţe ale comitetului, sunt consideraţi demisionaţi.

Înlocuirea lor se va face — pentru cei numiţi — prin alţi membrii de Straja Ţării, după propunerea preşedintelui F. R. S. N. iar pentru cei aleşi, prin alţi membri, luaţi în ordinea numărului de voturi obţinute de candidaţii nereuşiţi la alegerile făcute prin membri comitetului în adunările generale.

Mandatul membrilor înlocuitori va dura până la completarea termenului pentru care fuseseră numiţi sau aleşi membrii înlocuiţi.

Art. 23. — Comitetul Federal va fi convocat de preşedintele federaţiei oridecâteori nevoia o va cere în special în timpul sezonului de sporturi nautice.

Convocarea se va face în scris şi va fi însoţită în mod obligatoriu, de ordinea de zi a chestiunilor de discutat.

Art. 24. — Preşedintele şi comitetul federal au puterile cele mai întinse pentru a conduce şi administra federaţia, putând decide asupra oricărei chestiuni, care nu

este în mod expres rezervată adunării generale. Ei rămân însă legați, în toate actele lor, de stricta observare a legii și regulamentelor Straja Țării și U. F. S. R. precum și a dispozițiilor statutelor de față.

Actele de cumpărări, schimbări sau înstrăinări de imobile necesare scopului urmărit de federație, constituire de ipoteci asupra imobilelor, alienare de bunuri făcând parte din fondul de rezervă, sau împrumuturi, se vor face numai cu aprobarea prealabilă a adunării generale, cu $^2/_3$ din voturi.

Art. 25. — Niciun membru nu va putea fi numit sau ales în vreun comitet sau consiliu, al federației sau regiunilor, dacă nu este cetățean român, nu se bucură de drepturi publice și civile și nu este recunoscut ca activând în sentimente românești.

Art. 26. — F. R. S. N. va fi reprezentată în justiție și în toate actele vieții civile de către vicepreședintele special delegat, asistat, după caz, de secretarul general sau de casierul general.

Federația se obligă față de terți prin semnătura președintelui și a secretarului general.

Pentru chestiuni bănești este necesară și semnătura casierului.

În lipsa președintelui poate semna vicepreședintele cu delegație.

Pentru chestiuni speciale, comitetul federal va putea da delegație, alături de persoanele stabilite la al. 1 și altor persoane ca: avocați, tehnicieni, etc., a căror asistență va fi socotită necesară prin competința lor.

CAP. VI

Organele regionale

Art. 37. — Federația Română de Sporturi Nautice are în cuprinsul țării ligi regionale sau «**Regiuni**» al căror număr, zonă de activitate și reședință, sunt fixate de comitetul federal, sub rezerva ratificării primei adunări generale.

Art. 38. — Regiunile sunt conduse de un comitet compus din:

a) Un președinte;

b) Patru membri, din care un secretar și un casier desemnați de președinte;

c) Patru membri supleanți.

Atât președintele cât și jumătate din membri vor fi numiți de comitetul federal, iar restul vor fi aleși de adunarea generală a regiunii.

Pe lângă comitet va funcționa o comisiune de verificare a gestiunii, compusă din 3 cenzori și 2 supleanți.

Toate aceste funcțiuni sunt onorifice.

Art. 39. — Comitetele regiunilor au toată conducerea sportivă și disciplinară în cuprinsul zonei lor, potrivit regulamentelor de funcționare, alcătuite de regiune și ratificate de comitetul federal.

Ele vor putea fi ajutate de comisiuni tehnice de specialitate analoage celor federale.

Regiunile au gestiune administrativă-financiară separată, supusă controlului și verificării comitetului federal.

Regiunile vor trebui să înainteze comitetului federal, cel puțin de două ori pe an, dări de seamă detailate, asupra gestiunii lor administrative și financiare, precum și o copie de pe procesul-verbal al adunării generale.

Art. 41. — Hotărîrile în toate chestiunile se dau în primă instanță de către organul regional. În contra acestor deciziuni se poate apela la comisiunea de judecată și disciplină a federației cu drept de recurs la comitetul federal.

Art. 42. — Comitetul federal va putea dispune dizolvarea organelor de conducere ale unei regiuni în caz de călcări grave ale statutelor sau regulamentelor federației, precum și în alte cazuri de mare gravitate.

În cazul acesta va numi de urgență o comisiune interimară, care în termen de 10 zile este obligată să convoace adunarea generală extraordinară a regiunii în vederea alegerii membrilor aleși din comitet.

Art. 43. — Mandatele membrilor comitetelor regiunilor sunt anuale.

Art. 44. — În lipsă de text formal, prevederile statutelor și regulamentelor federale, privitoare la organele centrale, se vor aplica prin analogie și organelor regionale.

CAP. VII

Venituri şi fonduri

Art. 49. — Bugetul Federaţiei Române de sporturi Nautice va fi supus aprobării Strajei Ţării care are şi dreptul de control al executării lui.

Art. 50. — Veniturile Federaţiei se compun din:

a) Taxa de înscriere a grupărilor care se afiliază se stabileşte de către adunarea generală, în fiecare an, fără a putea fi mai mică de lei 500;

b) Cotizaţiile anuale ale grupărilor afiliate care se stabilesc, în fiecare an, tot de adunarea generală, fără însă a putea fi inferioară sumei de lei 20, socotită de fiecare membru în scris al clubului sau secţiunii afiliate;

c) Cotizaţiile anuale ale membrilor donatori;

d) Taxa federală, percepută asupra vânzării biletelor de intrare la orice competiţiune regională, naţională sau internaţională organizată fie de organele federaţiei, fie de cele regionale, fie de grupări sau particulari din toată ţara. Quantumul acestei taxe se va fixa de adunarea generală ordinară, în fiecare an, fără însă a putea fi inferioară lui 10% din valoarea netă a biletelor vândute;

e) Încasările de orice fel provenite din manifestările şi competiţiunile organizate de federaţie;

f) Încasările realizate de pe urma distribuţiei formularelor, carnetelor, insignelor şi semnelor distinctive;

g) Taxa federală, fixată de adunarea generală, asupra întâlnirilor internaţionale;

h) Subvenţiunile şi donaţiunile acordate de U. F. S. R. sau orice autoritate publică sau de particulari;

i) Amenzi;

j) Veniturile averii sale;

h) Orice alte taxe sau venituri speciale.

Art. 51. — Contabilitatea se va ţine, pe cât posibil în partidă dublă, în registre parafete de Curtea de Apel, potrivit dispoziţiilor legilor Strajei Ţării, U. F. S. R. şi legii Persoanelor Juridice.

Registrele obligatorii sunt; registrul de casă, registrul inventar, registrul de procese-verbale şi registrul istoric. Viza registrelor se va face prin Curtea de Apel din Bucureşti.

CAP. VIII

Drepturi şi datorii

Art. 52. — Asociaţiile afiliate şi în regulă cu toate obligaţiunile lor faţă de F. R. S. N. au dreptul:

a) Să ia parte la campionatele organizate şi competiţiunile patronate de F. R. S. N. în cadrul şi spiritul prezentelor statute şi a dispoziţiunilor regulamentelor tehnice;

b) Să ia parte la competiţiunile din străinătate, organizate de federaţiile străine afiliate la Federaţia Internaţională respectivă, pe baza aprobării Strajei Ţării, dată în urma avizului favorabil al U. F. S. R. asupra recomandării prealabile a F. R. S. N.;

c) Să participe şi să voteze prin delegaţi majori la adunările generale ordinare şi extraordinare ale F. R. S. N. membrii lor putând fi aleşi în orice demnitate federală în condiţiunile art. 27 din Statutele de faţă;

d) Să se bucure de diversele avantagii acordate de către U. F. S. R. şi Straja Ţării.

Art. 53. — Asociaţiile afiliate la F. R. S. N. şi membrii lor nu pot întreţine legături sportive publice decât cu asociaţii afiliate, în afară de cazul când, sub titlul de propagandă, ar fi obţinut o autorizaţie specială din partea comitetului federal.

Comitetul federal poate interzice asociaţiilor afiliate legăturile de ordin sportiv cu o altă asociaţie afiliată din ţară sau cu societate sportivă din străinătate.

Legăturile sportive cu grupările streine, nedepinzând de o federaţie afiliată la Federaţia Internaţională, sunt interzise.

Art. 54. — Asociaţiile afiliate şi membrii lor sunt ţinuţi a cunoaşte şi a se supune prevederilor prezentelor statute şi regulamentelor tehnice şi administrative.

Art. 55. — Asociaţiile afiliate îşi menţin independenţa lor morală şi materială, putând să aranjeze concursuri cu caracter local, exclusiv cu membri respectivi.

Pentru oricare alt concurs, care nu ar fi al lor propriu, se va cere prin regiunea respectivă aprobarea comitetului federal, căruia i se va transmite în mod obligatoriu spre aprobare, programul acestor concursuri cu cel puțin 15 zile înainte de publicare.

CAP. IX

Demisiuni, dizolvări și sancțiuni

Art. 56. — Calitatea de membru al F. R. S. N. se pierde prin:

a) Demisiunea membrilor de onoare sau donatori;

b) Disolvarea societăților afiliale;

c) Radiere;

d) Excludere.

Art. 57. — Sancțiunile ce se pot aplica unei grupări afiliate, pentru abateri dela statute, regulamente și dispozițiunile F. R. S. N. sunt:

a) Avertismentul;

b) Mustrarea;

c) Penalizarea bănească dela lei 200 până la lei 5.000;

d) Suspendarea dela 8 zile până la un an;

e) Radierea;

f) Excluderea.

Art. 58. — Radierea se va pronunța de consiliul federal și va fi supusă spre ratificare primei adunări generale.

Ea se aplică pentru neplata cotizației timp de 2 ani consecutivi, sau pentru o activitate sportivă fictivă. Asociațiile radiate pentru neplata cotizațiilor pot fi reintegrate după achitarea restanțelor. În acest caz însă vor plăti din nou taxa de afiliere.

Art. 59. — Excluderea unei asociații afiliate, sau a unui membru, se pronunță de către comitetul federal, cu $^2/_3$ din voturile celor prezenți, în următoarele cazuri:

a) Nerespectarea repetată a dispozițiunilor fundamentale ale prezentelor statute;

b) Acte incompatibile cu interesele naționale sau generale ale federației, sau cu ordinea publică și siguranța Statului;

c) Pentru membri individuali, abateri grave, purtare nedemnă față de legile onoarei, sau condamnării cu sentință definitivă.

CAP. X

Adunările generale

Art. 60. — Adunările generale ale F. R. S. N. pot fi ordinare și extraordinare.

Adunarea generală ordinară are loc odată pe an și va fi obligator convocată de către comitetul federal în primul semestru al fiecărui an financiar.

Adunarea generală extraordinară poate fi convocată de comitetul federal:

a) Din proprie inițiativă;

b) La cererea unei treimi din numărul asociațiilor afiliate.

Art. 51. — Adunările generale se compun din:

a) Membrii consiliului federal, cari au drept fiecare la un vot;

b) Delegații asociațiilor afiliate, cari au drept la câte un vot pentru fiecare 50 membri. Orice serie de 50 începută, dă dreptul la un vot în plus. Numărul de voturi poate fi reprezentat și de un singur delegat al asociației respective.

Art. 62. — Adunările sunt prezidate de președintele F. R. S. N. iar în lipsa lui de vicepreședinte și în lipsa acestuia de cel mai în vârstă dintre membri prezenți ai comitetului federal.

Art. 63. — Data adunărilor generale se fixează de comitetul federal care lansează și convocările.

Convocările se vor face, cel puțin cu 15 zile înainte de data fixată pentru adunarea generală, prin scrisori recomandate și publicate prin ziare.

Ele vor cuprinde în mod obligator ordinea de zi a chestiunilor de discutat.

Pentru adunările generale extraordinare de modificare a statutelor, odată cu convocarea se va trimite și textul modificărilor proiectate.

Art. 64. — Pentru ca adunarea generală să fi elegal constituită și să poată lua hotărîri valabile, va trebui să întrunească, la deschiderea ședinței, majoritatea absolută a membrilor cu drept de vot.

În cazul când această majoritate nu va fi obținută, adunarea se va amâna de drept

pentru altă dată sau oră, care poate fi în aceeași zi, stabilită de mai înainte prin ordinea de zi a primei convocări, când va avea loc, oricare ar fi numărul de membri prezenți.

Amânarea nu va putea depăși termenul de 15 zile.

Art. 65. — Hotărîrile adunării generale se vor lua cu majoritatea absolută a membrilor cu drept de vot prezenți, în afară de următoarele cazuri:

a) Excluderea asociațiilor sau a membrilor acestor asociații;

b) Deciziunile privitoare la dizolvare.

Aceste hotărîri nu se vor lua, în mod valabil, decât cu o majoritate de $^2/_3$ din numărul membrilor prezenți.

Art. 66. — Pentru orice chestiune la ordinea zilei, votul va fi secret, dacă va fi cerut de $^1/_4$ din votanți.

Alegerile se vor face numai prin vot secret.

În caz de balotaj se va proceda la un al doilea scrtin.

Art. 67. — Nu vor avea drept la vot decât delegații cu procuri în regulă, ai asociațiilor care sunt la curent cu toate îndatoririle pecuniare față de F. R. S. N.

Procurile sunt personale și netransmisibile.

Ele vor trebui să poarte semnătura președintelui și secretarului, precum și ștampila asociației afiliate.

Procurile se vor depune până la deschiderea ședinței pentru a fi verificate de o comisiune adhoc. Orice contestație în legătură cu validitatea procurilor se va depune înainte de deschiderea adunării generale pentru a putea fi luată în considerație de comisiunea de verificare.

Art. 68. — Un delegat va putea reprezenta și alte grupări, însă numai în cuprinsul aceleiași regiuni și fără a depăși numărul maxim de trei voturi.

Art. 69. — Ordinea de zi a adunării generale ordinare va trebui să cuprindă:

a) Raportul comitetului federal despre mersul federației în anul sportiv precedent;

b) Bilanțul și contul de profit și pierdere al anului precedent;

c) Raportul comisiunii cenzorilor;

d) Discutarea rapoartelor de mai sus și descărcarea comitetului de gestiune;

e) Discutarea proiectului de buget prezentat de comitetul federal pentru anul viitor;

f) Ratificarea afilierilor provizorii, radierilor și excluderilor pronunțate de consiliul federal;

g) Fixarea taxelor de înscriere, a cotizațiilor și ratificarea taxelor hotărîtoare de comitetul federal;

h) Validarea cooptărilor eventuale făcute de comitetul federal în sânul său;

i) Alegerea «membrilor aleși» din comitetul federal și comisiunile tehnice de specialitate;

j) Alegerea comisiunii de verificare a socotelilor federației;

h) Alegerea membrilor de onoare;

l) Pronunțarea asupra propunerilor individuale sau a oricărei alte chestiuni aflătoare la ordinea zilei;

m) Diverse.

Art. 70. — Nicio altă chestiune în afară de ordinea zilei stabilită de comitetul federal nu va putea fi pus la votul adunării generale, în afară de cazul când ar fi cerută de cel puțin $^3/_4$ din voturile prezente, aceste $^3/_4$ trebuind să prezinte cel puțin jumătate din numărul voturilor totale din sânul F. R. S. N.

Propunerile individuale vor trebui să fie comunicate comitetului federal al F. R. S. N. cu cel puțin 20 zile înaintea adunării generale, spre a putea fi pusă la ordinea zilei.

Art. 71. — Regiunile vor avea și ele adunări generale ordinare și extraordinare.

Adunarea generală ordinară a regiunii va avea loc în cursul primului trimestru al fiecărui an.

Regulile fixate pentru adunările generale sunt valabile prin analogie și pentru adunările generale ale regiunilor, cu adăogirea că un delegat al comitetului federal va lua parte la adunarea generală a regiunii și că, în termen de 8 zile dela ținerea ședinței, o dare de seamă va fi înaintată comitetului federal.

CAP. XI

Dispoziţiuni finale

Art. 72. — Prezentele statute, cât şi regulamentele care vor desvolta principiile şi dispoziţiile statutelor, sunt obligatorii pentru toate forurile de conducere, cât şi pentru toate asociaţiile afiliate şi toţi membrii federaţiei.

Art. 73. — Nicio modificare nu poate fi adusă prezentelor statute, decât de o adunare generală extraordinară, întrunită în mod special pentru acest scop, fie din iniţiativa comitetului, fie după cererea adresată, cu două luni înainte, de majoritatea regiunilor, sau $^1/_3$ din totalul grupărilor afiliate.

Modificările nu vor putea fi votate decât cu o majoritate de $^2/_3$ din totalul voturilor delegaţilor prezenţi la adunarea generală valabil constituită.

Art. 74. — Chestiunea dizolvării F. R. S. N. face obiectul unei adunări generale extraordinare şi numai dacă va fi cerută în scris comitetului de un număr de grupări, care să reprezinte $^3/_4$ din totalul grupărilor afiliate la F. R. S. N.

Nu pot avea drept să ceară dizolvarea şi s'o discute în adunarea generală decât grupările afiliate definitiv, în regulă cu toate obligaţiunile statutare faţă de federaţie.

Aceste condiţiuni împlinite, dizolvarea va deveni fapt îndeplinit numai dacă votul exprimat în vederea ei, va da ca rezultat $^5/_6$ din totalul voturilor socotite valabile la deschiderea adunării generale.

În caz de dizolvare valabilă, adunarea generală care a votat această dizolvare, va proceda la lichidarea federaţiei, dând în acest scop depline puteri unei comisiuni anume aleasă de ea, chiar în timpul când adunarea funcţionează.

În caz de dizolvare sau încetarea personalităţii juridice din orice altă cauză, patrimoniul Federaţiei Române de Sporturi Nautice va trece, sub beneficiu de inventar, asupra Străjii Ţării.

Art. 75. — Federaţia Română de Sporturi Nautice, organele sale de conducere şi asociaţiunile afiliate înţeleg să se supună întru totul prevederilor Legii de organizarea Straja Ţării şi regulamentelor ei.

STATUTELE YACHT CLUBULUI REGAL ROMÂN

(Y.C.R.R.)

CAP. I

Numele, scopul, durata și sediul Societății

Art. 1. — Se înființează sub Președinția activă a M. S. Regelui o Asociație Sportivă cu numele de **Yacht Club Regal Român.**

Membrii familiei Regale sunt membri activi de drept.

Art. 2. — Scopul Y. C. R. R. este:

a) Practicarea și încurajarea navigației de plăcere și turism, sub toate formele ei și a sporturilor nautice;

b) Desvoltarea și răspândirea interesului și a dragostei pentru viața marinărească. Formarea și păstrarea unei tradiții naționale maritime în toate straturile populației;

c) Încurajarea și sprijinirea industriei naționale pentru construcțiuni navale de plăcere și sport;

d) Stabilirea și întreținerea legăturilor cu Societățile similare românești și străine, federațiunile sportive, precum și susținerea sportului și turismului nautic în fața autorităților competinte;

e) Procurarea de îmbarcațiuni de tot felul pentru uzul membrilor săi.

f) Construirea de hangare și depozite fixe și mobile prevăzute cu instalațiuni speciale pentru păstrarea materialului și întreținerea lui;

g) Participarea la construire de adăposturi pe coasta mării și la Dunăre.

h) Organizarea de cruciere și regate cu și fără premii atât pentru încurajarea sportului nautic cât și pentru încurajarea industriei naționale în legătură cu construcțiile navale de plăcere și cu sportul nautic.

i) Crearea de bazinuri și locuri speciale pentru înnot;

j) Înființarea de biblioteci cu cărți nautice și de literatură maritimă. Editarea unui buletin sau unei reviste pentru atingerea scopurilor Asociației de propagandă.

Art. 3. — Durata Societății este nelimitată. Societatea poate fi totuși dizolvată în condițiunile prevăzute la art. 37.

Sediul Asociației este la București, iar centrul principal de activitate este la Constanța, unde funcționează un birou permanent constituit din membri ai Comitetului, conform art. 21.

Comitetul poate înființa filiale, agenții și parcuri și îmbarcațiuni cu utilajul necesar în orice localitate permițând atingerea scopului propus de Y. C. R. R. Acestea se vor administra după normele fixate de comitet.

Art. 4. — Pavilionul Clubului este cel național, purtând pe dânsul Coroana Regală deasupra inițialelor Y. C. R. R. de formă dreptunghiulară pentru comodor și vice comodori și de formă triunghiulară pentru membri cari în condițiunile prevăzute de regulament, vor fi obținut dela Y. C. R. R. un certificat pe a cărui bază au dreptul să arboreze pe vasul lor pavilionul clubului.

CAP. II

Membrii Societății

Art. 5. — Y. C. R. R. se compune din:

a) Membri de onoare;
b) » fondatori;
c) » donatori;
d) » activi;
e) » juniori;
f) » temporari;
g) » în concediu;
h) » afiliați.

Art. 6. — Membrii de onoare şi vicecomodorii de onoare se aleg de către Comitet cu majoritatea de 2/3 dintre persoanele cari au sprijinit Societatea — fie moral fie material — sau cari pot contribui la properitatea ei.

Sunt de drept membrii de onoare pe durata funcţiunii lor:

Ministrul Apărării Naţionale.
Ministrul Comunicaţiilor.
Comandantul General al Marinei Regale.
Vicepreşedintele ales de L. N. R.
Inspectorul General al Porturilor.
Directorul S. P. M.

Acest titlu fiind onorific. membrii de onoare nu vor plăti niciun fel de taxe sau cotizaţii.

Ei se bucură de toate drepturile membrilor activi, afară de cele menţionate la art. 9 punct 2 şi 3.

Art. 7. — Membri **fondatori** sunt membrii activi sau donatori ai Y. C. R. R. care au semnat actul constitutiv al Societăţii înainte de 31 Decemvrie 1921. Ei se bucură de toate drepturile şi au aceleaşi obligaţii ca şi membrii activi.

Art. 8. — Membrii donatori sunt acele persoane cari donează Y. C. R. R. sume importante, îmbarcaţiuni, clădiri, etc. Comitetul va aprecia, după valoarea donaţiei, dacă este cazul ca membrul donator să fie scutit de plata cotizaţiei anuale şi pe ce durată.

Membrii donatori nu plătesc taxa de înscriere.

Ei au aceleaşi drepturi şi obligaţii ca şi membrii activi.

Art. 9. — Membri **activi** sunt persoanele de ambele sexe care având vârsta de 21 ani au fost admişi de Comitet prin scrutin secret, trebuind a întruni 2/3 din numărul voturilor.

Membrii activi plătesc o taxă de înscriere şi o taxă de cotizaţie ce se fixează în fiecare an de Adunarea generală ordinară.

Ofiţerii activi, cei de rezervă proveniţi din activitate şi ofiţerii pensionari din Marina Regală, cari sunt membri activi, plătesc aceste taxe şi cotizaţii reduse la un sfert.

Numai soţul sau soţia membrului activ are dreptul de a frequenta Clubul fără plata niciunei taxe.

Membrii familiei Regale nu plătesc cotizaţii.

Candidaţii cari vor să devină membri, vor înainta Comitetului o cerere scrisă. Fiecare candidat trebue să fie recomandat de doi naşi, membri activi, cari subscriu cererea lui.

Lista de candidaţi se afişează la sediul clubului cât şi la biroul din Constanţa cu cel puţin 12 zile înainte de data convocării Comitetului pentru admiteri. Această listă se trimite şi membrilor Comitetului.

Admiterile nu se pot face decât în prezenţa a 7 membri ai Comitetului.

Membrii activi se bucură de următoarele drepturi:

1. Frecventează localurile Clubului.
2. Iau parte la adunările generale şi votează.
3. Pot face parte din Comitet.
4. Utilizează materialul.
5. Poartă pavilionul, dacă posedă certificatul.
6. Poartă insigna.

Art. 10. — Membri **juniori** sunt persoanele având vârsta între 14—21 ani admişi în aceleaşi condiţiuni ca membrii activi, în urma cererii adresată de părinţii sau tutorii lor.

Vor plăti atât taxa de înscriere cât şi cotizaţia anuală reduse la jumătate.

Au drepturile prevăzute la art. 9 punctele 4 şi 6.

Art. 11. — Membri **temporari** sunt acele persoane care găsindu-se în trecere prin ţară, doresc a folosi instalaţiunile Y. C. R. R.

Admiterea se face de Comitet în aceleaşi condiţiuni ca şi membrii activi, cu deosebire că afişarea numelui solicitatorului cu 15 zile înainte, nu mai este necesară.

Membrii temporari sunt scutiţi de taxa de înscriere. Vor plăti anticipat o taxă lunară, fixată de adunarea generală. Membrii Yacht Cluburilor străine în trecere prin ţară vor putea frecventa temporar Clubul fără plata niciunei taxe pe bază de reciprocitate între Cluburi.

Art. 12. — Membrii **în concediu** sunt membrii fondatori, donatori şi activi cari nu mai frecventează deloc clubul, dar doresc totuşi a rămâne membri. Ei vor fi trecuţi în această categorie în urma unei

cereri scrise. Dela această dată vor plăti cotizație a categoriei de membru căreia aparțin, **redusă la un sfert.**

Art. 13. — Membri **afiliați** sunt persoanele care fiind acceptate de Comitet în această categorie au dreptul să frequenteze o anumită filială.

Ei vor plăti taxele şi cotizațiile ce se vor fixa de Adunarea generală pentru filiala respectivă.

Art. 14. — Numai membrii activi şi donatori sunt asociați.

Art. 15. — Membrii car idoresc a se retrage din Y. C. R. R. sunt obligați a înainta comitetului demisiunea lor în scris.

Demisiunea nu-i scutește de plata cotizației anului în curs.

Un membru demisionat poate fi ales din nou pentru a reintra în Societate, îndeplinind aceiaşi procedură ca pentru membrii activi.

Art. 16. — Cotizațiile se plătesc anual, jumătate în primul trimestru şi jumătate în al doilea trimestru.

Membrii cari rămân în întârziere la sfârşitul trimestrului respectiv, sunt invitați în scris de casier să se conforme dispozițiunilor statutare, acordându-li-se în acest scop un răgaz de una lună.

Membrii cari nu s'au pus la curent cu plata cotizațiunilor nici după trecerea acestui termen, sunt considerați ca demisionați.

Membrii astfel demisionați pot fi reprimiți în Societate pe baza unei cereri, achitând totodată şi toate sumele cu care au rămas în restanță precum şi cotizațiile pe intervalul de timp cât au fost considerați demisionați.

Art. 17. — Membrii cari nu se supun dispozițiunilor Comitetului, nu achită amenzile, taxele şi stricăciunile precum şi cei ce se abat dela legile onoarei, sau au adus prin purtarea sau actele lor prejudicii autorității Comitetului sau interesului Societății, vor putea fi excluşi. Orice propunere de excludere făcută de un membru al Y. C. R. R. va fi supusă unui juriu de onoare, compus din patru membri activi desemnați de Comitet şi trei membri din Comitet pentru fiecare caz de excludere.

Membrul, a cărei excludere a fost propusă, va fi înştiințat în scris de data şedinței juriului înaintea căruia el se va putea prezenta personal, sau prin procurator pentru a se putea apăra.

Excluderea se pronunță cu o majoritate de 3/4 din membrii juriului.

Decizia juriului este susceptibilă de apel în fața Adunării generale, în termen de 30 zile dela comunicarea ei. Apelul se adresează Societății, depunându-se la Secretarul General sub luare de dovadă. Numele oricărui membru exclus va fi afişat în localul Societății.

Art. 18. — Niciun membru al Y. C. R. R. nu poate fi retribuit sub nicio formă pentru serviciile cari îi sunt încredințate.

Art. 19. — Toți membrii sunt obligați de a respecta statutele şi a se supune dispozițiunilor regulamentului interior al Societății, aprobat de Comitet.

Se interzice membrilor de a face politică în interiorul Societății, de a face propagandă în orice scop, în afară de acela al Asociației.

CAP. III

Administrarea

Art. 20. — Comodorul Clubului este M. S. Regele.

Y. C. R. R. este administrat de un Comitet compus din minimum 9 şi maximum 11 aleşi din membri Societății, din care:

a) Doi Vice-comodori, din care unul Amiral sau ofițer superior din Marină, aleşi de Adunarea generală ordinară pe 2 ani şi reeligibili;

b) Nouă membri, din care cel puțin 3 ofițeri de marină. Ei sunt aleşi de Adunarea Generală ordinară pe termen de 2 ani şi reeligibili.

În caz de demisie, deces sau excludere al vreunui membru din Comitet, locul vacant se poate completa prin cooptare, de Comitet, până la prima Adunare generală. Dacă Comitetul, se descompletează în orice mod astfel că vor rămâne 5 membri sau mai puțin, el nu se va mai putea completa prin cooptare ci se va considera dizolvat, în întregime, şi în mod obligatoriu Adunarea Generală se va întruni în 15 zile pentru alegerea unui nou Comitet în între-

gime. Dacă $^1/_4$ din membrii prezenți sau reprezentați în Adunarea generală cer pentru alegerea Comitetului vot secret, atunci se va proceda pe această cale.

Art. 21. — Comitetul Y. C. R. R. se constitue în fiecare an, după Adunarea generală, alegând din sânul său:

a) Un secretar general;

b) Un membru delegat cu reședința la Constanța;

c) Un casier;

d) Un comisar al materialului care poate fi ales în afară de Comitet, dintre membrii activi însă obligatoriu cu reședința în Constanța.

Vice-comodorii, membrul delegat, secretarul general și casierul alcătuiesc **biroul permanent de conducere** însărcinat cu expedierea chestiunilor curente și cu executarea deciziunilor luate de Comitet. Niciunul din aceștia nu va primi indemnizații sub nicio formă pentru însărcinarea lor afară de eventuale cheltueli de călătorie, reprezentare, etc.

Membrul delegat împreună cu comisarul materialului vor constitui **biroul de conducere zilnică** și permanentă a instalațiunilor și materialelor din Constanța, ei având o zonă de activitate independentă în cadrul general fixat de Comitet.

Art. 22. — Comitetul Y. C. R. R. conduce Societatea în cadrul statutelor. Comitetul întocmește **bugetul anual,** fixează atribuțiunile biroului permanent de conducere și al biroului din Constanța, **înființează comisiuni și fixează competența lor,** întocmește regulamentele, angajează personalul și fixează retribuțiunile sale, aprobă cheltuelile, hotărăște asupra plasării rezervelor, primește donațiunile, fixează data adunărilor generale, alege pe membri, de onoare și pregătește lucrările ce sunt supuse adunărilor generale.

Art. 23. — Oricare membru al Y. C. R. R. se angajează a primi pe Comitet drept judecător suveran în privința interpretării statutelor, regulamentelor și aplicării lor.

Art. 24. — Comitetul se întrunește cel puțin odată pe trimestru sau de câte ori este convocat de Comodor, de unul din vice-comodori, de biroul permanent de conducere sau din oficiu, în urma cererii a 5 din membri săi. Pentru a fi valabile ședințele Comitetului, trebue să fie prezenți cel puțin șapte membri, dintre care cel mult doi reprezentanți prin procuri.

Hotărîrile sunt luate cu majoritatea voturilor membrilor prezenți; în caz de paritate de voturi, votul **președintelui ședinței** este precumpănitor.

Dacă unul singur din membrii prezenți la ședință cere, se procedă la scrutinul secret. În materie de alegere, scrutinul secret este obligatoriu.

Procesele-verbale ale fiecărei ședințe semnate de președintele ședinței și de secretarul general sunt transcrise într'un registru special.

Comitetul se poate întruni și la biroul din Constanța.

Art. 25. — Ședințele Comitetului și ale biroului permanent de conducere, sunt prezidate — când nu au loc în prezența Comodorului — de unul din **Vice**-comodori, iar în lipsă, de secretarul general sau de membrul biroului cel mai în vârstă.

Art. 26. — Y. C. R. R. este valabil angajat față de terți prin două semnături colective a doi membri ai biroului dintre care una obligatoriu va fi a unui Vice-comandor sau a membrului delegat. De asemeni casierul nu va putea face plăți decât posedând o aprobare semnată tot astfel, cu excepția de mici cheltueli curente, nedepășind cinci mii lei lunar, și cari vor putea fi efectuate numai cu viza secretarului general. În orice caz plățile vor trebui să poarte semnătura casierului, sau ale membrului delegat pentru cele făcute prin biroul Constanța.

Art. 27. — Biroul permanent de conducere se întrunește oricât de des pentru a rezolva și expedia lucrările curente. Biroul este însărcinat cu corespondența, arhiva și contabilitatea și studiază și îndeplinește proiectele de regulamente, apoi le supune aprobării Comitetului, execută cheltuelile aprobate de Comitet și în caz de urgență, poate lua orice hotărîri sub rezerva aprobării ulterioare a Comitetului.

Biroul poate lucra numai cu trei din membri săi cu condițiunea ca unul din ei să fie unul din Vice-comodori, secretarul general sau casierul. Deciziunile cu caracter important sunt consemnate în registrul de

procese-verbale şi sunt citite la începutul şedinţelor Comitetului.

Art. 28. — Exerciţiile se închid regulat la 31 Decemvrie al fiecărui an.

Art. 29. — Gestiunea financiară a Societăţii se verifică în cursul şi la sfârşitul fiecărui exerciţiu de o comisiune de 3 censori aleşi pe termen de un an de Adunarea generală ordinară.

Cenzorii nu fac parte din Comitet.

CAP. IV

Adunările generale

Art. 30. — Adunările generale ordinare se compun din toţi asociaţii adică toţi membrii activi şi donatori ai Y. C. R. R. aflaţi în curent cu cotizaţiile lor.

Adunarea generală ordinară are loc în primele cinci luni ale anului. Adunările generale extraordinare au loc oricând, când sunt convocate de Comitet, fie direct, fie în urma cererii scrise a 1/4 din membrii Y. C. R. R.

Art. 31. — Convocările pentru adunările generale sunt făcute cu cel puţin 15 zile înainte de ziua fixată pentru şedinţă prin inserţiuni în « Monitorul Oficial » şi cu simplu titlu informativ prin înştiinţări personale.

Convocările vor menţiona întotdeauna ordinea de zi a şedinţelor. Ordinea de zi va fi observată riguros de adunări, nicio chestiune afară de cele arătate în ea neputând fi adusă în discuţiune.

Adunarea generală poate fi convocată şi la sediul biroului din Constanţa.

Art. 32. — Şedinţele Adunărilor generale nu se pot ţine decât în prezenţa a cel puţin un sfert al asociaţilor Y. C. R. R. În cazul când la prima convocare nu răspunde numărul cerut de Statute, se va proceda la o nouă convocare cu respectarea tuturor formelor prevăzute în Statute şi fixându-se o dată la un interval de cel puţin 8 zile când adunarea generală se ţine cu oricare ar fi numărul membrilor de faţă.

Art. 33. — Asociaţii Y. C. R. R. cari nu pot lua parte la adunarea generală pot fi reprezentaţi pe cale de delegaţie de un alt membru al Societăţii.

Delegaţiile sunt adresate în scris secretariatului care nu ţine seamă decât de cele ce au parvenit până la deschiderea şedinţii.

Membrii delegaţi au în Adunări un număr de voturi potrivit cu numărul membrilor pe cari îi reprezintă, dar care nu poate depăşi în niciun caz 20 voturi.

Art. 34. — Ordinea de zi a Adunării generale ordinare cuprinde:

a) Bilanţul şi Darea de seamă a Comitetului asupra mersului Societăţii;

b) Raportul censorilor;

c) Aprobarea susnumitelor rapoarte. Descărcarea Comitetului de gestiunea sa;

d) Aprobarea programului sportiv;

e) Alegerea vice-comodorilor şi a membrilor din comitet ale căror mandate au expirat;

f) Alegerea censorilor;

g) Propunerile Comitetului şi propunerile individuale.

Art. 35. — Pentru a fi puse la ordinea zilei propunerile individuale trebue să parvie secretariatului cu zece zile înainte de data Adunării generale şi să fie motivate în scris. Comitetul decide dacă propunerile parvenite în termen se înscriu sau nu la ordinea zilei.

Propunerile semnate de 30 membrii trebuesc să fie puse de comitet la ordinea zilei.

Art. 36. — Deciziunile sunt luate de adunări cu majoritate de voturi în afară de modificările aduse statutelor, care trebue să întrunească 2/3 din voturi exprimate. Pentru dizolvarea asociaţiei sau transformarea scopului este necesar 2/3 din totalul asociaţilor.

Dacă biroul şedinţei sau 5 membri cer, se procedă la scrutinul secret. În materie de alegere scrutinul secret, este obligatoriu.

Vice-comodorii şi membri Comitetului sunt aleşi cu majoritatea de voturi absolute.

În caz de balotaj se procede imediat la un al doilea scutin cu majoritatea relativă. În caz de egalitate de voturi între doi membri dacă nu se poate stabili o diferenţă de vechime de cel puţin un an, se procede, la un al doilea vot. Comodorul nu votează în adunări decât pentru a despărţi voturile.

Modificările statutelor, fuziunea cu alte asociaţiuni, proiectul de buget anual, bilanţul şi darea de seamă în prealabil vor trebui supuse Comodorului pentru a obţine încuviinţarea.

CAP. V

Dizolvarea Societății

Art. 37. — Dizolvarea Y. C. R. R. nu poate fi hotărîtă decât de Adunarea generală cu majoritatea de 2/3 din glasurile tuturor asociaților și cu aprobarea Comodorului.

În caz de dizolvare Adunarea generală alege o comisiune specială care să procedeze la lichidare. Dacă în această lichidare rezultă un excedent de activ el este destinat unei opere similare sau de binefacere desemnată de adunarea generală.

În niciun caz activul Societății nu poate fi repartizat între membrii Societății.

REGULAMENTUL YACHT CLUBULUI REGAL ROMÂN

(Y. C. R. R.)

Frecventarea Clubului

Art. 1. — Localurile asociației pot fi frecventate de membri în orele ce se vor afișa. Accesul în garajele clubului este liber pentru membri între orele 6 și 23. Excepție pentru cei ce se întorc dintr'o navigație.

Numai membrii activi (fondatorii și donatorii) au dreptul de a aduce cel mult doi invitați deodată în localurile clubului înscriindu-i obligatoriu în registru special. Aceeași persoană nu va putea vizita clubul ca invitat mai mult de patru ori într'un sezon.

Invitaţii nu vor putea folosi îmbarcaţiunile clubului decât însoțiți de membri care i-au invitat, pe răspunderea acestora respectând dispoziţiunile acestui regulament.

Invitații vor plăti o taxă fixată de comitet.

Îmbarcațiunile Societății

Art. 2. — Societatea posedă diverse îmbarcațiuni ce sunt la dispoziția membrilor activi (fondatori și donatori) numai în condițiunile prezentului regulament.

Pentru a obține o îmbarcațiune, membrul se va înscrie în registrul special, cel mult cu 24 ore înainte și va obține dela secretarul general sau comisarul materialului, un bon pentru data și durata de utilizare a îmbarcațiunii, cu care o va putea obține dela șeful parcului de îmbarcațiuni

Pentru a putea ieși cu o îmbarcațiune în mare sau în port este necesar ca cel puțin unul din membrii aflători în îmbarcațiune să posede un brevet de timonier, eliberat de o comisiune specială de examinare a Y. C. R. R. numită de comitet sau să fie ofițer de marină. În caz că niciunul din participanți nu posedă acest brevet, se va îmbarca din oficiu un timonier al clubului. Membrii care nu știu să înnoate rămân răspunzători de accidentele ce s'ar întâmpla.

Este obligator a se lua pe îmbarcațiuni centuri de salvare, colaci, rame, ispol și material de semnalizat. Înainte de îmbarcare, membrii vor trebui să constate deteriorările, starea îmbarcaţiunilor și a materialului dela bord semnalându-le șefului parcului de îmbarcațiuni. În caz contrar rămân răspunzători.

Avariile și stricăciunile produse îmbarcaţiunilor vor fi reparate pe socoteala acelora ce le vor fi cauzat. Independent de aceste daune, comitetul va putea cere și o indemnizație de depreciere.

Cheltuielile pentru eventualele remorcări vor fi în sarcina membrului.

Este interzis:

a) De a lua îmbarcaţiunile clubului fără autorizația sus arătată;

b) De a lua pe bord mai multe persoane decât cele afișate în garaj pentru fiecare îmbarcaţiune și de a lua câini;

c) De a acosta în timpul navigațiunii și de a lua persoane străine la bord;

d) De a întrebuința sobe de gătit în îmbarcaţiile care nu sunt prevăzute pentru aceasta;

e) De a naviga după apusul soarelui fără luminile reglementare;

f) De a lua o îmbarcațiune regulat reținută de un alt membru;

g) De a lăsa să fluture velele.

După întrebuințare, îmbarcațiunile trebuesc duse cu accesoriile lor la locul de unde au fost luate. Velele vor fi coborîte și dacă sunt ude se va atrage atenția șefului garajului. De asemeni orice constatări făcute asupra defectuozității vreunei manevre va fi adusă la cunoștința șefului parcului.

În totdeauna cei aflători în o îmbarcațiune se vor conforma ordinelor timonierului.

Dacă o îmbarcație a clubului urmează să navigheze în afară de împrejurimile locului de garaj, se va înscrie garajului destinația, care nu va putea fi schimbată decât în cazuri de forță majoră.

Clubul nu își ia nicio răspundere de accidentele îmbarcațiunilor lui.

Îmbarcațiunile membrilor

Art. 3. — Membrii care au îmbarcațiuni proprii au dreptul să le țină la cheiurile și locurile de ancorat rezervate clubului în limitele locurilor disponibile și în schimbul unei eventuale taxe pentru iernat după cum va fixa comitetul. Ei vor putea utiliza instalațiunile de ridicat îmbarcațiunile, etc. fără nicio plată.

Îmbarcațiunile membrilor lăsate la ancoră în fața garajului, vor fi supraveghiate de personalul clubului însă fără să fie clubul răspunzător pentru stricăciuni provenite din abordaje, derapări pe ancoră, smulgerea îmbarcațiunii pe vreme de furtună, furt, etc.

Îmbarcațiunile lăsate la ancoră sau la cheiu în fața garajului Y. C. R. R. vor trebui să fie închise, acoperite cu un capot iar accesoriile și inventarul mobil va fi dat în păstrare la magazia Y. C. R. R.

Pentru ca o îmbarcațiune a unui membru să poată fi adăpostită la Y. C. R. R. sau să poarte pavilionul clubului va trebui în prealabil să fie înscrisă într'un registru special în care se va însemna: numele proprietarului și adresa lui, felul îmbarcațiunii și a greementului, șantierul de construcție și anul construcției sau actul de cumpărare, materialul din care este executată, dimensiunile și tonajul pentru cele depășind două tone, marca, tipul, puterea, turația și numărul eventualului motor, capacitatea rezervoarelor de combustibil și de apă potabilă, suprafața velelor și numărul persoanelor care pot naviga pe îmbarcațiune astfel ca să nu stinghereasca manevra pe vreme rea.

Membrii cari au angajați pe îmbarcațiunile lor marinari de serviciu sunt obligați să posede și să țină într'un carnet, o evidență asupra actelor acestui personal de cari ei rămân răspunzători.

Îmbarcațiunile membrilor vor trebui să posede în regulă toate actele cerute de legi și regulamente și să conformeze dispozițiunilor acestora.

Portul Pavilionului Y. C. R. R.

Art. 4. — Portul pavilionului clubului este îngăduit:

Îmbarcațiunilor aparținând Y. C. R. R.

Îmbarcațiunilor aparținând membrilor sau a căror proprietari sunt în majoritate membri ai clubului, numai în următoarele condițiuni:

a) Să posede un certificat dela Y. C. R. R. care se va elibera contra unei taxe anuale de lei 100 (una sută) și în care se va specifica: numele proprietarului membru al clubului, că vasul este înscris la Y. C. R. R. și că se bucură de toate avantajele acordate de autoritatea Y. C. R. R. apoi numele marinarilor de serviciu și numărul carnetelor lor de marinari emise de căpitănia portului, descrierea vasului pentru a putea fi ușor de identificat, numărul rolului sau a cotelor legale ale vasului;

b) Proprietarul să facă o declarațiune scrisă în forma ce se va stabili prin care se obligă față de Y. C. R. R. să respecte întocmai dispozițiunile rezultate din avantajele acordate de autoritatea îmbarcațiunilor Y. C. R. R., să se abțină dela orice contact cu vasele ce sunt în drum din străinătate spre România, să nu atingă coaste străine fără a fi anunțat aceasta la plecare și a avea actele în regulă și în fine să nu aducă prin navigația pe care o face și prin comportarea persoanelor dela bord, niciun fel de prejudiciu pavilionului clubului.

Un vas purtând pavilionul clubului este obligat să dea ajutor la caz de nevoie și în limita posibilităților unei alte îmbarcațiuni purtând același pavilion.

Membrilor ce nu se vor conforma acestor obligațiuni li se va putea retrage dreptul de a purta pavilionul clubului pe timp limitat sau vor fi amendați.

Comisarul Materialului

Art. 5. — Comitetul va însărcina în fiecare an pe un membru cu delegația de comisar al materialului. Această însărcinare poate fi dată și unui membru al biroului.

Comisarul materialului va ține:

a) Un registru inventar pentru proprietățile și instalațiunile fixe și mobilierul Y. C. R. R.;

b) Un registru inventar pentru îmbarcațiunile clubului în care fiecare va avea o partidă separată în care se va însemna toate accesoriile vasului, scăzându-se anual cele reformate și adăogându-se cele noi;

c) Un registru de magazie și garaj în care se va însemna toate materialele și accesoriile din magazie și garaj;

d) Un registru de navigație a îmbarcațiunilor clubului în care șeful garajului va însemna: felul îmbarcației, membrul sau membrii care au luat-o, ora plecării, numărul persoanelor la bord, destinația și ora întoarcerii, eventualele stricăciuni și lipsuri constatate la înapoiere;

e) Un registru cu plecările, destinația, înapoierea probabilă și aceea efectivă a îmbarcațiunilor membrilor.

Comisarul materialului are însărcinarea păstrării și îngrijirii îmbarcațiunilor cât și păstrarea ordinei în garaj indicând locul pentru fiecare cuter sau yacht. Șeful și personalul garajului se află sub directa lui supraveghere.

Comisarul materialului constatând depășirea cu o oră a înapoierii fixate pentru îmbarcațiile clubului va putea cere amendarea membrului respectiv de către birou.

Comisarul materialului va avea grija să urmărească activitatea yachturilor și cuterilor aparținând membrilor.

EXTRAS DIN STATUTELE LIGII NAVALE ROMÂNE

CAP. I

Numele, Sediul, Durata, Filialele Ligii

Art. 1. — Se înfiinţează o Asociaţie sub denumirea de « **Liga Navală Română** » sau în prescurtare « L. N. R. » sub Augusta Preşedinţie a Majestăţii Sale

Regele Carol II al României

Sediul acestei asociaţii este în Bucureşti.

Durata Asociaţiei este nelimitată.

Art. 2. — Comitetul Central cu Inalta aprobare a Preşedintelui L. N. R. poate înfiinţa filiale în orice localităţi din ţară.

În aceeaşi localitate nu pot funcţiona două filiale.

Pentru ca o filială să ia fiinţă, trebue să întrunească cel puţin 50 membri.

Art. 3. — Toate filialele sunt puse sub directa supraveghere a Comitetului Central al Ligii şi sunt datoare a se supune tuturor hotărîrilor acestui comitet.

CAP. II

Scopul şi îndatoririle Ligii

Art. 4. — Scopul Ligii este studierea, îndrumarea şi încurajarea oricărei activităţi naţionale marinăreşti şi căutarea mijloacelor de desvoltare a puterii maritime române.

Vor intra deci în atribuţiunile Ligii următoarele îndatoriri principale:

a) Să activeze neîntrerupt şi în toate direcţiunile pentru desvoltarea Marinei Naţionale, a porturilor maritime fluviale şi a căilor de navigaţie interioară pe râuri, canale, lacuri, etc.;

b) Să lupte pentru realizarea unui program-naval;

c) Să cultive, să răspândească şi să întreţie, vie, tuturor Românilor, dragostea pentru activitatea şi vieaţa marinărească.

d) Să studieze şi să sugereze soluţiuni potrivite cu interesele naţionale în toate problemele economice, tehnice şi marinăreşti în atingere cu Marea şi cu apele interioare navigabile;

e) Să formeze o conştiinţă puternică marinărească, organizând şi încurajând sporturi nautice, yachting, regate, şcoale de înnot, etc., navigaţiuni de studii şi de plăcere pe mare, pe râuri şi pe lacuri, precum şi mari călătorii. În acest scop va lucra şi în colaborare cu Ministerul Educaţiei Naţionale;

f) Să încurajeze desvoltarea vieţii maritime pe litoralul românesc cât şi a industriei şi comerţului pescuitului;

g) Să încurajeze, să sprijine şi să organizeze întreprinderi în legătură cu scopurile Ligii.

h) Să încurajeze şi să sprijine înfiinţarea de şantiere şi arsenale pentru înfiinţarea de instalaţiuni în porturi, construirea de faruri, radio-faruri, semafoare, posturi de staţiuni de salvare, cum şi orice alte lucrări necesare pe litoral în vederea cerinţelor şi siguranţei navigaţiei;

i) Să stăruiască pentru construirea de canaluri şi pentru amenajări de râuri şi de lacuri, oriunde aceste lucrări ar putea fi folositoare navigaţiei interioare şi sporturilor nautice;

j) Să încurajeze şi să sprijine înfiinţarea de instituţiuni de credit maritim şi case de ajutor pentru marinari;

l) Să sprijine înfiinţarea de institute şi şcoli nautice pentru formarea ofiţerilor, mecanicilor, marinarilor şi piloţilor necesari Marinei Comerciale Române;

m) Să stărue pentru întemeierea unui institut pentru studiul hydrografiei şi

oceanografiei în Marea Neagră, lucrând în legătură cu institutele similare din străinătate.

CAP. III

Mijloacele principale pentru atingerea scopului Ligii

Art. 5. — Se vor folosi următoarele principale mijloace:

a) Conferințe, ședători, cursuri teoretice și practice;

b) Publicațiuni prin ziare, reviste, broșuri, cărți;

c) Înființarea și întreținerea unei reviste periodice;

d) Răspândirea de hărți, tablouri, peisage ale mărilor, vederi de nave de război și de comerț, etc.;

e) Înființarea de biblioteci, expoziții fixe și volante, și utilizarea filmelor cinematografice, cu subiecte marinărești;

f) Constituirea și înființarea de societăți și asociații care ar putea fi de folos în urmărirea scopului Ligii;

g) Organizarea de regate și concursuri cu premii și recompense celor cari se disting;

h) Organizarea de serbări, chete, subscripțiuni publice, etc.

CAP. IV

Membrii Ligii

Art. 6. — Liga Navală Română se compune din următoarele categorii de membri, fără deosebire de sex:

a) Fondatori;
b) De onoare;
c) De drept;
d) Donatori;
e) Activi;
f) Juniori.

Art. 7. — Membri fondatori sunt acei cari au înființat Asociația și au semnat actul constitutiv.

Art. 8. — Membri de onoare sunt aleși dintre persoanele care prin situația, meritele și activitatea lor au ajutat sau pot ajuta la realizarea scopurilor Ligii.

Ei sunt propuși de Comitetul Central, după recomandația Consiliului de Direcție sau a Comitetelor Locale și sunt proclamați de Adunările Generale după ce se va fi luat Inalta aprobare a Președintelui Ligii. Numărul lor este nelimitat.

Ei au drept de vot și sunt scutiți de plata cotizației.

Pot fi proclamați ca membrii de onoare, în afară de persoanele fizice și persoanele juridice.

Membrii Familiei Regale sunt de drept membrii de onoare ai Ligii.

Art. 9. — Membri de drept sunt următorii:

a) Toți ofițerii din Marina Regală;
b) Inspectorul general al Porturilor și toți căpitanii de porturi;
c) Membrii Consiliilor de administrație P.A.R.I.D. și P.C.A.;
d) Directorii S. M. R., N. F. R. și a Societăților românești de navigație maritimă sau fluvială și comandanții respectivi, căpitani brevetați;
f) Prefectul, Comandantul Garnizoanei, Primarul, Șeful poliției și un reprezentant al învățământului public, din localitățile unde L. N. R. are filiale.

Art. 10. — Membri donatori sunt aleși dintre persoanele fizice și juridice cari fac Ligii o donațiune importantă de orice natură, sau în numerar, de minimum lei 10.000. Ei sunt propuși de Comitetul Central după recomandația Consiliului de Direcție sau a Comitetelor Locale și proclamați de Adunările generale. Numărul lor este nelimitat. Membrii donatori sunt de drept membri activi, și sunt scutiți de plata cotizației.

Art. 11. — Membru activ în Liga Navală Română poate fi orice persoană majoră care fiind recomandată de cel puțin doi membri activi ai Ligii va fi admisă de Consiliul de Direcție sau de un Comitet Local.

În adunările generale membrii activi au drept de vot deliberativ.

Art. 12. — Membru junior poate fi orice persoană sub vârsta de 21 ani care fiind recomandată de doi membrii activi ai

Ligii va fi admisă de Consiliul de Direcție sau de un Comitet Local.

Membrii juniori nu au drept la vot.

Ei devin de drept membri activi la împlinirea vârstei de 21 ani.

Art. 14. — Membrii Ligii Navale Române nu pot avea drept de vot și nu pot fi aleși în Comitete decât numai dacă sunt cetățeni români.

CAP. V

Conducerea Ligii

Art. 15. — Liga Navală Română lucrează sub Președinția activă a Majestății Sale Regelui, organele ei de conducere și de control fiind următoarele:

a) Adunarea Generală;
b) Comitetul Central;
c) Consiliul de Direcție;
d) Vice-președintele ales al Ligii;
e) Censorii.

Organele de conducere a secțiunilor sunt:

a) Adunarea Regională;
b) Comitetul Local;
c) Președintele Filialei;
d) Censorii.

a) Adunarea Generală

Art. 16. — Adunarea Generală se compune din totalitatea membrilor Ligii cu drept de vot, având cotizațiunile la curent.

Art. 17. — Adunările Generale sunt ordinare și extraordinare. Ele au loc în Capitală.

Art. 18. — Adunarea Generală Ordinară se va convoca odată pe an, în primele trei luni ale anului.

Art. 19. — Adunarea Generală Extraordinară se va putea convoca oridecâteori va găsi de cuviință Comitetul Central, sau atunci când ar fi fost cerută în Adunarea Generală precedentă, printr'o propunere motivată, de cel puțin 1/5 a membrilor prezenți la acea adunare. În ultimul caz Vicepreședintele ales va convoca Adunarea Generală Extraordinară într'un interval de patru săptămâni dela data cererii.

Art. 20. — Data, locul ora și ordinea de zi a Adunărilor Generale se va publica în ziare. cu cel puțin 15 zile înainte de termenul fixat pentru adunare.

Art. 21. — În Adunările Generale se vor discuta numai chestiunile publicate prin ordinea de zi stabilită de către Comitetul Central, după ce va fi obținut Înalta aprobare a Președintelui Ligii.

Totuși, dacă cel puțin 10 membri activi ar dori să supună spre discuțiune Adunării Generale chestiuni în afară de cele din ordinea de zi, ei vor trebui să le comunice în prealabil spre aprobare Comitetului Central, printr'o cerere scrisă, cu cel puțin 5 zile înainte de data fixată pentru adunare. Motivul neadmiterii de către Comitetul Central a vreuneia din aceste propuneri se vor consemna în procesul-verbal.

Art. 22. — Adunările Generale se consideră constituite oricare ar fi numărul membrilor prezenți cu drept de vot.

Hotărîrile se iau cu majoritatea membrilor prezenți, sau reprezentați prin delegație dată altui membru. Un membru nu poate avea delegație decât pentru maximum cinci alți membri.

Art. 23. — Adunările Generale Ordinare aprobă raportul censorilor, și dă descărcarea Consiliului de Direcție de gestiunea bănească.

Art. 24. — Adunările Generale Ordinare aleg Comitetul Central atunci când mandatul vechiului Comitet ajunge la expirare. Membri vechiului Comitet pot fi realeși.

De asemeni ele aleg în fiecare an pe Censori și pe supleanții lor, cari pot fi realeși.

Art. 25. — Votul va fi prin aclamațiuni sau secret după cum se va decide de Adunarea Generală.

Art. 26. — Vor fi declarați aleși, membrii cari au obținut majoritatea relativă a voturilor exprimate. În caz de paritate se va trage la sorți.

b) **Comitetul Central;**
c) **Consiliul de Direcție;**
d) **Vicepreședintele Ligii.**

Art. 27. — Comitetul Central al Ligii este ales pe termen de trei ani de către Adunarea Generală și funcționează la sediul Ligii în București.

Numărul membrilor care îl compune nu poate fi mai mic de douăzeci şi cinci şi nici mai mare de cincizeci.

La constituire, Comitetul Central, alege din sânul său un Vicepreşedinte care este şi Vicepreşedinte al Ligii.

Din comitetul central mai fac parte de drept următorii:

a) Comandantul Marinei Regale, acesta fiind şi Vicepreşedinte de drept al Comitetului Central şi al Ligii;

b) Doi membri delegaţi din partea Marinei Regale;

c) Un membru delegat din partea Ministerului Lucrărilor Publice şi Comunicaţiilor (P. C. A.);

d) Un membru delegat din partea Ministerului de Domenii (P. A. R. I. D.).

e) Un membru delegat din partea Ministerului Educaţiei Naţionale;

f) Un membru delegat al Federaţiei Sporturilor pe apă;

g) Un membru delegat din partea A. N. E. F.

Toţi aceşti membri de drept ai Comitetului Central vor fi cuprinşi în numărul maxim de cincizeci membri.

Din Comitetul Central mai fac parte de drept şi Preşedinţii filialelor, dar peste numărul maxim de cincizeci membri.

Art. 28. — Consiliul de Direcţie al Ligii se formează din sânul Comitetului Central, la constituirea acestuia, şi se compune din următorii:

a) Vicepreşedintele ales;

b) Vicepreşedintele de drept;

c) Un Secretar General;

d) Opt membri.

Secretarul general şi trei dintre membri vor fi aleşi de Comitetul Central. Ceilalţi cinci membri vor fi de drept delegaţii în Comitet ai Marinei Regale, P. C. A., P. A. R. I. D. şi Ministerul Educaţiei Naţionale.

Consiliul de Direcţie este însărcinat cu conducerea şi administrarea Ligii, sub controlul Comitetului Central şi al Adunărilor Generale. El funcţionează pe toată durata de trei ani a Comitetului Central.

Consiliul de Direcţie angajează şi are sub ordinele sale directe personalul necesar de administraţie din Secretariatul central al Ligii.

Art. 29. — Toţi membrii Comitetului Central cuprinşi în numărul maxim de cincizeci, cât şi ai Consiliului de Direcţie, trebue să aibă domiciliul în Capitală. Schimbarea domiciliului în provincie atrage după sine declararea vacantă a locului respectiv.

Art. 30. — Persoanelor care au săvârşit acţiuni de un merit excepţional în favoarea Ligii li se va putea conferi de către Comitetul Central, cu Inalta aprobare a Preşedintelui Ligii, titlul de Vicepreşedinte de onoare. Vicepreşedinţii de onoare nu intră în numărul celor care alcătuesc Comitetul Central. Ei pot însă participa, facultativ, la conducerea Ligii, având aceleaşi drepturi ca şi membrii componenţi ai Comitetului Central. Numărul lor va fi maximum zece.

Art. 31. — Comitetul Central se va întruni oridecâteori va fi convocat de Vicepreşedintele ales.

Deciziunile se iau de majoritatea celor prezenţi. În caz de paritate, votul preşedintelui hotărăşte. Deciziunile la prima convocare nu sunt valabile decât dacă au participat la vot cel puţin 1 /3 din membri.

Art. 32. — Consiliul de Direcţie se va întruni oridecâteori va fi convocat de către Vicepreşedintele ales.

Deciziunile se iau de majoritatea celor prezenţi, votul Vicepreşedintelui hotărînd în caz de paritate.

Deciziunile sunt valabile dacă au participat la vot cel puţin trei membri.

În caz de nevoie Consiliul de Direcţie poate face apel la Comitetul Central.

Art. 33. — Membri aleşi ai Comitetului Central şi ai Consiliului de Direcţie care vor lipsi la trei şedinţe consecutive, fără motivare, vor fi consideraţi demisionaţi.

Art. 34. — În caz de vacanţă în Comitetul Central sau de completare până la numărul maxim de cincizeci membri, cooptarea se va face de Comitetul Central, urmând a fi ratificată de prima Adunare Generală. Mandatul membrilor cooptaţi, încetează odată cu mandatul membrilor, pe cari i-au înlocuit.

În caz de vacanţă în Consiliul de Direcţie, Comitetul Central va proceda la o nouă alegere pentru completare.

Art. 35. — Vicepreşedintele ales reprezintă Liga şi lucrează în numele ei cu Înalta

aprobare a Președintelui Ligii. El mai are și următoarele drepturi și îndatoriri;

a) Să îngrijească de bunul mers al Ligii;

b) Să convoace Adunările Comitetului Central, a Consiliului de Direcție și Adunările Generale;

c) Să prezideze ședințele și Adunările convocate;

d) Să semneze corespondența și orice acte ale Ligii;

e) Să ordonanțeze plățile pe care să le facă Liga, pe baza hotărîrilor Consiliului de Direcție;

f) Să dea delegație membrilor din Comitet pentru conducerea și executarea unora din lucrările Ligii;

g) Să reprezinte și să execute hotărîrile de orice natură și față de oricine, ale Consiliului de Direcție, ale Comitetului Central și ale Adunărilor Generale;

h) Să reprezinte singur în justiție și înaintea oricărei autorități Liga, având dreptul a-și asocia sau da mandat pentru aceasta la orice persoane.

Art. 36. — Vicepreședintele ales este ajutat de Secretarul General care este șeful Secretariatului Central al Ligii și îndeplinește și funcțiunea de secretar pe lângă toate Adunările, Comitetele și Comisiunile.

Liga este angajată prin două semnături, dintre care una a Vicepreședintelui ales, sau în lipsă a Vicepreședintelui de drept, iar a doua Secretarului General. În cazul lipsei acestuia, Consiliul de Direcție poate împuternici pentru a doua semnătură pe un membru din Consiliul de Direcție.

Art. 37. — În Comitetul Central sau la Adunările Generale, când ambii Vicepreședinți sunt prezenți, cel mai în vârstă prezidează.

a) **Adunările Regionale;**

b) **Comitetul Local;**

c) **Președintele Filialei.**

Art. 38. — În primele două luni ale fiecărui an, membrii Ligii fiecărei filiale se vor întruni în Adunări Regionale Ordinare a filialelor respective, la sediile lor.

Art. 39. — Adunările Regionale se compun din toți membrii înscriși la filialele respective, care au drept de vot și sunt cu cotizațiile la curent.

Art. 40. — Toate celelalte dispoziţiuni din articolele 18—26 de mai sus, referitoare la Adunările Generale, se aplică și Adunărilor Regionale.

Art. 41. — Conducerea și administrarea filialelor este încredințată Comitetelor Locale, formate din cinci membri și anume: Un președinte care devine și Președintele filialei, un Vicepreședinte, un Secretar și doi membri. Acest Comitet Local este ales pentru o durată de trei ani de către o Adunare Regională compusă din cel puțin cincisprezece membri.

Alegerea membrilor Comitetelor Locale trebue să fie confirmată de Comitetul Central. În acest scop, filialele vor comunica Secretariatului central rezultatul alegerilor în termen de zece zile dela alegere.

Niciun Comitet Local nu poate lucra valabil dacă nu are confirmarea Comitetului Central.

Comitetul Local angajează și are sub ordinele sale directe personalul de administrație din Secretariatul Local, conform bugetului aprobat de Comitetul Central.

Comitetele locale lucrează sub supravegherea Consiliului de Direcție al Ligii, care are dreptul a controla activitatea lor de orice fel prin delegați speciali desemnați dintre membrii Comitetului Central.

Art. 42. — În privința funcționării Comitetelor Locale și a atribuțiunilor Președintelui de filială și a celorlalți membri, se vor lua ca bază dispozițiunile cuprinse în art. 27—37, în măsura în care acestea sunt aplicabile Comitetelor Locale, și limitate la interesele locale.

Art. 43. — În fiecare an după Adunarea Regională Ordinară, Comitetul Local al fiecărei filiale va trimite Secretariatului central al Ligii, o dare de seamă asupra activității filiale respective, în cursul anului încheiat. De asemeni, după orice Adunare Regională se vor trimite dări de seamă asupra hotărîrilor luate.

Toate aceste dări de seamă se vor trimite în maximum zece zile dela data când a avut loc Adunarea Regională.

Art. 44. — În localitățile unde nu există filiale ale Ligii, Comitetul Central poate încredința unor localnici, membri ai Ligii, sarcina de a culege informațiuni în legătură cu progresele maritime, de a face propa-

gandă, de a primi adeziuni şi de a executa orice hotărîri şi însărcinări ale Ligii.

Aceste persoane iau numirea de Corespondenţi ai Ligii Navale Române şi sunt obligate a trimite anual Secretariatului Central al Ligii dări de seamă exacte asupra activităţii lor.

Liga poate avea asemenea corespondenţi şi pe navele sub pavilion românesc.

E. d) Censorii

Art. 45. — În fiecare an Adunarea Generală Ordinară din Bucureşti alege trei censori şi trei supleanţi, iar Adunările Regionale doi censori şi doi supleanţi. Ei vor funcţiona conform art. 185 şi 186 din Codul Comercial Român. În ordinea vârstei supleanţii înlocuesc pe censori când aceştia sunt împiedecaţi a-şi îndeplini mandatul lor.

Censorii aleşi de Adunarea Generală sunt censorii Ligii, iar cei aleşi de Adunărilr Regionale sunt censorii secţiunilor respective.

Art. 46. — Censorii Ligii sunt datori să supravegheze în mod permanent gestiunea financiară a Ligii şi să verifice cel puţin odată pe trimestru situaţia casieriei Secretariatului central.

Aceeaşi îndatorire o au şi censorii filialelor la secţiunile respective.

Art. 47. — Censorii Ligii mai au dreptul de a verifica casieria şi gestiunea financiară a oricărei filiale aducând la cunoştinţa Consiliului de direcţie constatările făcute.

Inspecţiile pot fi făcute şi de un singur censor.

Art. 48. — Censorii Ligii supun spre aprobare Adunării Generale anuale raportul de descărcare bănească a Consiliului de Direcţie.

Aceeaşi îndatorire o au censorii filialelor la filialele respective pentru Comitetele Locale.

Art. 49. — Censorii activi şi censorii supleanţi iau parte cu vot la şedinţele Comitetelor Ligii, la care trebuesc totdeauna convocaţi. Ei nu votează însă în chestiunile băneşti.

CAP. VI

Averea Ligii şi administrarea ei

Art. 50. — Fondurile Ligii provin din:

a) Patrimoniul iniţial în valoare de lei 50.000;

b) Cotizaţiile membrilor;

c) Vânzarea de insigne, pavilioane, timbre şi orice imprimate sau obiecte de propagandă;

d) Donaţiuni, subvenţii, legate, etc.;

e) Beneficii realizate din chete, şezători, regate, serbări, etc. organizate de Ligă;

f) Diverse venituri extraordinare.

Liga poate emite liste de subscripţie. În asemenea caz orice listă în afară de sigiliul Ligii va mai avea semnăturile Vicepreşedintelui ales, a Secretarului general, a casierului, a unui membru din Consiliul de Direcţie şi cel puţin a unui censor pentru control. Din aceste semnături, două cel puţin vor fi proprii. Filialele nu pot fi autorizate a emite asemenea liste.

Art. 51. — Totalitatea bunurilor de orice fel intrate legal în posesiunea Ligii, atât la Centru cât şi la filiale, constitue averea Ligii.

Această avere este administrată de Adunarea Generală prin Comitetul Central şi respectiv prin Consiliul de Direcţie.

Orice act care ar constitui un angajament al acestei averi nu este valavil decât dacă poartă semnăturile prevăzute la art. 36, semnatarii neavând dreptul de a angaja Liga decât cu prealabila aprobare a Consiliului de Direcţie.

Art. 52. — Fondurile Ligii sunt administrate de Comitetul Central prin Consiliul de Direcţie.

Prin delegaţie, în localităţile unde fixează filiale ale Ligii, fondurile locale se administrează de Adunarea Regională prin Comitetul Local.

Fondurile filialelor provin din următoarele:

a) Cotizaţiile membrilor înscrişi la filiala respectivă;

b) Beneficii realizate din chete, şezători, regate, serbări, etc.;

c) Diverse venituri extraordinare.

Din cotizaţiile încasate dela membri respectivi, filialele sunt obligate a vărsa Con-

siliului de Direcţie o cotă pentru fondul general al Ligii. Această cotă se va stabili în fiecare an la Adunarea Generală Ordinară.

Art. 53. — La 31 Decemvrie al fiecărui an, Consiliul de Direcţie încheie bilanţul Ligii pe anul expirat. În acelaşi timp întocmeşte bugetul de venituri şi cheltueli pe anul următor, având grijă ca o sumă, de cel puţin 10% din totalul bugetului să fie înscrisă drept fond de rezervă şi îl supune spre aprobare Comitetului Central.

Art. 54. — În acelaşi fel procedează şi filialele, dar bugetul acestora se va alcătui cu cel puţin o lună înaintea începerii anului financiar pentru a se verifica şi aproba de Comitetul Central.

Art. 55. — Filialele nu au dreptul a angaja averea Ligii. Ele au numai împuternicirea de a executa bugetele respective, prealabil aprobate de Comitetul Central, orice cheltueli făcându-se pe baza acestor bugete şi numai în limita numerarului de care filiala dispune în casă şi care nu ar avea altă destinaţie.

Orice act al filialelor care ar constitui un angajament pentru Ligă, nu poate fi valabil decât atunci când a fost încheiat pe baza unei speciale împuterniciri a Consiliului de Direcţie. Orice act al filialelor, încheiat fără respectarea acestei dispoziţiuni, este nul şi nu angajează decât personal pe cei care l-au încheiat.

Art. 56. — Când veniturile realizate de o filială depăşesc prevederile bugetului ordinar aprobat, Consiliul de Direcţie poate aproba din excedentul realizat un buget extraordinar, în limita a maximum 40 la sută din suma acestui excedent.

Asupra restului din excedent, sau asupra totalului excedentului atunci când nu se cere buget extraordinar, Consiliul de Direcţie va fixa o cotă pentru a fi vărsată fondului general al Ligii. Această cotă va fi cuprinsă între minimum 30% şi maximum 50% din totalul excedentului.

Suma rămasă disponibilă după aceea se va vărsa fondului de rezervă al filialei.

Art. 57. — La aprobarea bugetului filialelor L. N. R., Comitetul Central va ţine seama de rezultatele anului precedent:

Dacă filiala a avut excedent, suma ce i se poate aproba ca buget ordinar va fi aceea a bugetului precedent sporită cu maximum 40% din cifra excedentului realizat.

Dacă însă veniturile au fost sub prevederi noul buget al filialei nu va putea depăşi cifra veniturilor efectiv realizate în anul precedent.

Art. 58. — Atât Centrala cât şi filialele L. N. R. sunt obligate a îngriji de crearea şi sporirea unui fond propriu de rezervă, care va fi depus într'un cont special la Casa de Depuneri şi Consemnaţiuni.

Fondul de rezervă al fiecărei filiale se alimentează: *a)* Din 2/3 a sumelor special prevăzute în bugetele ordinare respective conform art. 53—54 de mai sus — *b)* Din restul eventualelor excedente, conform art. 56 de mai sus.

Fondul de rezervă al Centralei se alimentează: *a)* Din 1/3 a sumelor special prevăzute în bugetele ordinare ale filialelor, 53—54 de mai sus; *b)* Din suma special prevăzută în bugetele ordinare ale Centralei, conform art. 53 de mai sus; *c)* Din cotele ce se vor hotărî în fiecare an asupra eventualelor excedente ale Centralei.

Art. 59. — Toate sumele destinate fiecărui fond de rezervă vor fi preluate treptat din încasări, în proporţia aprobată, şi vărsate imediat Casei de Depuneri şi Consemnaţiuni la conturile cuvenite conform art. 58 de mai sus.

Din fondurile de rezervă, nicio sumă nu va putea fi ridicată şi întrebuinţată decât cu aprobarea expresă a Comitetului Central şi numai pentru destinaţii special încuviinţate de Comitetul Central.

Cotizaţii, cărţi de membru

Art. 60. — Cotizaţia anuală va fi fixată în fiecare an de Adunarea Generală Ordinară. Membrii juniori vor plăti numai 50% din cotizaţia fixată.

Cotizaţiile se plătesc anual şi anticipat la 1 Ianuarie al fiecărui an eliberându-se în schimb cărţile de membru.

Membrilor de onoare fondatori şi donatori li se eliberează cărţile de membru fără nicio contraplată.

Art. 61. — Neachitarea cotizaţiei timp de un an, atrage după sine pierderea calităţii de membru al Ligii.

Calitatea de membru se mai pierde în caz de activitate contrară scopurilor Ligii. În aceste cazuri deciziunea se ia de către Comitetul Central după cercetarea cazului. Calitatea de membru se mai pierde şi în caz de condamnare infamantă.

Art. 62. — Comitetul Central poate aproba ca pentru şcolari, studenţi şi anumite categorii de salariaţi, cotizaţiile fixate să fie reduse cu o cotă ce se va stabili.

Art. 63. — Dreptul de a emite cărţi de membru nu-l are decât Consiliul de Direcţie. De asemeni, numai Consiliul de Direcţie are dreptul să confecţioneze şi să vândă insignele şi pavilioanele Ligii, cât şi mărci, timbre şi orice alte imprimate şi obiecte de propagandă producătoare de venituri. Vânzarea acestora se va face însă şi prin filiale, acordându-se acestora o cotă din preţul fixat.

Art. 64. — Cărţile de membru se reînoiesc sau se vizează în fiecare an. Ele nu sunt valabile decât pentru anul în care s'au eliberat sau vizat.

Art. 65. — L. N. R. va avea la Secretariatul Central un sigiliu rotund purtând pe margine inscripţia LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ. — **Comitetul Central**, iar la mijloc emblema Ligii. — Acest sigiliu va fi conform modelului stabilit de Consiliul de Direcţie.

Pentru filiale inscripţia « Comitetul Central » va fi înlocuit cu inscripţia « **Filiala** ».

Art. 66. — Liga Navală Română va avea ca marcă distinctivă un pavilion în formă de triunghiu, conform modelului stabilit.

La sediul central al Ligii, la sediul fiecărei filiale, cum şi pe clădirile şi în locurile unde Liga exercită o activitate va putea arbora acest pavilion al Ligii.

De asemeni, toţi membri Ligii, posesori ai unei cărţi de membru valabilă, au dreptul a arbora marca distinctivă a Ligii pe navele şi pe îmbarcaţiunile care le aparţin cât şi la locuinţele lor respective.

Art. 67. — Toţi membrii Ligii Navale Române, posesori ai unei cărţi de membru valabilă vor avea dreptul a purta insigna Ligii Navale Române.

De asemeni vor avea dreptul a purta o şapcă model marin cu trofeul Ligii conform modelului stabilit.

Membrii juniori, în loc de şapcă vor avea dreptul a purta o beretă cu insigna Ligii conform modelului stabilit.

Art. 68. — Modificarea Statutelor nu se poate face decât prin votul a cel puţin ¾ din numărul membrilor prezenţi la Adunarea Generală a Ligii convocată anume pentru aceasta.

Art. 69. — Comitetul Central cu Înalta aprobare a Preşedintelui Ligii poate să dispună dizolvarea oricărui Comitet Local şi convocarea Adunării Regionale respective pentru alegerea unui nou Comitet. De asemeni poate să dispună dizolvarea oricărei filiale şi înfiinţarea altora în locul lor.

Dizolvându-se o filială, fondurile, inventarul şi scriptele ei sunt luate în primire de Consiliul de Direcţie al Ligii.

Dacă se reînfiinţează în aceeaşi localitate fondurile şi inventarul primite dela vechea filială vor fi remise celei din nou înfiinţată.

Art. 70. — În caz de dizolvare a întregei Ligi Navale Române, averea sa trece în patrimoniul Academiei Române cu obligaţia de a da burse ofiţerilor de marină români, pentru studii speciale marinăreşti în străinătate, sau premii pentru cele mai bune lucrări româneşti cu subiect marinăresc, scrise de Români.

Art. 71. — Aceste statute au fost votate de Adunarea Generală de constituire a Ligii Navale Române în şedinţa dela 29 Februarie 1928 în pretoriul Tribunalului Ilfov, Secţiunea de Notariat din Bucureşti şi modificate de Adunarea Generală Extraordinară în şedinţa dela 2 Aprilie 1933.

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE SPORTURI NAUTICE

COMISIUNEA DE REGULAMENTE

REGULAMENTUL CONCURSURILOR DE CANOTAJ

CAP. I

Concursuri

Art. 1. — Concursurile de canotaj, care se organizează cu aplicarea dispozițiunilor prezentului Regulament sunt următoarele:

a) Internaționale;
b) Naționale;
c) Regionale;
d) Universitare;
e) Militare.

La concursurile organizate exclusiv, pe baze de convențiune specială, între două sau mai multe asociațiuni afiliate, sau între membrii unei singure asociațiuni, prezentul Regulament este obligatoriu numai dacă în programul concursului se menționează acest lucru.

La concursurile internaționale vor putea participa numai echipele desemnate de F. R. S. N. din proprie inițiativă sau pe baza propunerilor făcute de regiuni.

La concursurile naționale vor putea participa numai echipele înscrise de regiuni.

La concursurile regionale vor putea participa numai echipele asociațiunilor regiunei respective.

La concursurile universitare nu pot participa decât studenții membri legitimați la Federație ai aceleiași Universități. La concursurile între Universități vor putea participa numai studenți.

La concursurile militare nu pot participa decât militarii în stagiu.

Un participant nu poate concura, în același an calendaristic în două regiuni diferite.

Art. 2. — Concursurile de canotaj pot fi organizate de:

— Federație.
— Regiuni, cu aprobarea Federației
— Asociațiunile afiliate, cu aprobarea Federației pe baza avizului regiunii respective.

Regiunile vor cere cu 30 zile înainte de data concursului, aprobarea Federației.

Programe

Art. 3. — Programul competițiunilor se va trimite obligatoriu tuturor asociațiunilor afiliate din țară sau regiune cu cel puțin 30 zile înainte de data concursului.

Art. 4. — Programul competițiunilor va cuprinde.

a) Data și locul concursului;

b) Denumirea apei și particularitățile ei (curgătoare, stătătoare, etc.);

c) Felul imbarcațiunilor care pot participa (netede, în clinuri, lotci, etc.);

d) Felul concursurilor și restricțiunile eventuale (skiff de 1, skiff de 2, lotci, etc.);

e) Lungimea parcursului, traseul, caracterul (drept sau sinuos, cu sau contra curentului în cazul apelor curgătoare).

Se anexează eventual un plan cu toate indicațiunile (curentul, adâncimea apei, etc.).

f) Ziua și ora când expiră termenul de înscriere;

g) Taxa de înscriere:

h) Adresa unde se trimite înscrierea și taxa de înscriere;

i) Mențiunea dacă probele se vor ține chiar cu un singur concurent. Fac excepție concursurile de campionate, sau pentru un premiu Challenge cari se vor ține și cu un singur concurent înscris;

j) Dispozițiunile relative la concursurile eliminatorii;

h) Locul, ziua, ora când se vor trage la sorți numerile de plecare (start) și se vor comunica de comitetul concursului ordinea probelor și înscrierile primite;

l) Indemnități eventuale de deplasare ale participanților și restricțiuni.

Art. 5. -- Programul nu se poate modifica decât în caz de forță majoră și cu consimțământul unanim al delegațiilor asociațiunilor participante.

Art. 6. — Orice concurs trebue să aibă în mod obligatoriu un serviciu de salvare organizat cu îngrijire de comitetul care ia inițiativa concursului.

Inscrieri

Art. 7. — Inscrierile trebue să specifice:

a) Numele asociațiunii participante;

b) Numele, pronumele, etatea și ocupațiunea participanților;

c) Numărul carnetului de legitimare al Federației cu mențiunea categoriei de vâslași pentru care participantul este legitimat. Toți concurenții vor avea în mod obligatoriu legitimații emise de Federație, după propunerea regiunii din care face parte asociația. Nu sunt admiși la concurs participanți nelegitimați, sau cei cari au fost excluși sau descalificați de o asociațiune sau regiune;

d) Se va anexa taxa de înscriere, care se va restitui numai dacă proba respectivă nu are loc;

e) Numele persoanei care are dreptul a lua contact cu comitetul organizator pentru a reprezenta asociațiunea. Numai delegatul are dreptul a discuta cu juriul și comitetul organizator chestiunile de caracter sportiv in legătură cu concursul.

La concursurile scolilor superioare sau universitare se va specifica în înscriere școala la care sunt înscrișii participanții.

Art. 8. -- Fiecare echipă are dreptul a înlocui, cel mult jumătate din numărul vâslașilor plus cârmaciul. Înlocuitorii trebuesc să fie membrii legitimați ai aceleiași asociațiuni. Aceste schimbări se vor declara împreună cu numele și calitatea înlocuitorilor, cel puțin cu ½ oră înaintea începerii concursului, la biroul comitetului organizator, care va face cunoscut aceasta juriului, arbitrului de concurs și arbitrului de plecare.

Înlocuirile se vor menționa în procesul verbal al concursului.

Art. 9. — Niciun concurent nu poate participa la același concurs, pentru două asociațiuni diferite.

Art. 10. — După probele eliminatorii nu se mai admit schimbări în echipă, aceiași echipă fiind obligată să participe și la concursurile finale.

Dacă într'un concurs eliminatoriu o echipă este singură, ea este obligată să parcurgă întregul parcurs.

Art. 11. — Pseudonimele sunt admise însă cu condițiunea de a declara în înscriere și numele adevărat, iar aceasta se va aduce la cunoștință și celorlalte asociațiuni participante la concurs în aceiași probă.

CAP. II

Imbarcațiuni

Art. 12. — Imbarcațiunile se clasifică în mod oficial:

a) **După numărul și felul vâslașilor** în:

— imbarcațiuni cu unul doi, patru, etc., vâslași, cu sau fără cârmaciu;

— imbarcațiuni cu rame sau vâsle, cu sau fără cârmaciu.

b) **După felul construcției,** în:

— Skiffuri netede.

— Skiffuri în clinuri.

— Giguri

— Lotci.

— Caiace.

Art. 13. — În concursurile programate pentru una din aceste categorii, nu pot participa decât imbarcațiunile din această clasă. În concursurile de skiff, programate « pentru cele mai bune imbarcațiuni » concurenții pot participa cu orice fel de construcție de imbarcațiuni din aceiași clasă.

Art. 14. — Concursurile de campionate de skiffuri (naționale, regionale sau locale) vor fi întotdeauna programate « pentru cele mai bune imbarcațiuni ».

CAP. III

Vâslași și Echipe

Art. 15. — Se consideră vâslaș amator:

a) Persoana care practică canotajul exclusiv din plăcere, fără a urmări un profit material direct sau indirect și este legitimat ca amator, fiind membru al unei asociațiuni afiliate la Federație;

b) Vâslașul care în afară de cheltuielile ocazionale de deplasare pentru participare la concursuri, se întreține prin propriile sale mijloace;

c) Profesorii chiar retribuiți special pentru a preda canotajul în cadrul instrucției școlare a elevilor lor;

d) Ofițerii, elevii-ofițeri (de marină), funcționarii de marină, soldații și gradații marinari în stagiu.

În consecință nu pot fi recunoscuți ca vâslași amatori acei cari sunt sau au fost:

— Vâslași de profesie.

— Marinari de profesie.

— Profesori salariați de canotaj și de înnot, paznici de garaj, constructori și lucrători constructori de imbarcațiuni și vâslașii cari au concurat sau concurează pentru premii în bani.

— Vâslașii, amatori cari au concurat la concursurile deschise pentru profesioniști.

— Orice persoană care este profesionistă în alt sport.

— Persoana care își crează un venit din sportul de canotaj.

Art. 16. — Pot participa la concursuri numai acei membrii ai asociațiunilor afiliate cari au o vechime de cel puțin 30 zile dela legitimare la data concursului. Cei ce nu sunt recunoscuți ca vâslași amatori nu pot concura, nu pot fi arbitri, membri în comitet sau în juriu.

O persoană nu poate să participe în același an calendaristic ca vâslași sau cârmaciu, decât în colorile unei singure asociațiuni. Fac excepție studenții și elevii școlilor superioare cari pot participa în colorile asociațiunilor școlare din care fac parte la data concursului.

Art. 17. — Când o persoană trece dintr'o asociație în alta, în același oraș, ea nu poate participa în acel an în colorile niciunei asociațiuni, la concursurile regisate de prezentul regulament.

La concursurile (afară de inter club) internaționale, naționale și regionale pot lua parte numai cetățeni români, legitimați la o asociațiune afiliată Federației.

Art. 18. — Vâslașii se împart în mod oficial în 4 categorii:

a) Incepători;

b) Juniori;

c) Seniori;

d) Old-Boys.

Începători sunt vâslașii cari, înainte de 1 Ianuarie al anului în care sunt înscriși la concurs, nu au câștigat un premiu « I » la concursurile publice din țară sau din străinătate.

Juniori sunt vâslașii cari inainte de 1 Ianuarie al anului în care sunt înscriși la concurs nu au câștigat trei premii « I » la concursuri publice în țară sau străinătate, sau un premiu la categoria seniori. Nu se iau în considerație premiile câștigate la categoriile de începători.

Seniori sun vâslașii cari nu aparțin niciuneia din categoria de mai sus.

Old-Boys sunt vâslașii cari, indiferent de categoriile de mai sus, au etatea de 35 ani împliniți. In această restricțiune intră și cârmaciul.

Din punctul de vedere al categoriilor nu se iau în considerație premiile câștigate la concursurile studențești, militare sau cele cari nu au fost programate în mod public.

Art. 19. — Concursurile programate pe o distanță de 4 km. sau mai mare, sau cele care s'au ținut cu ocazia unei cruciere, se consideră concursuri de distanță sau ocazionale, iar rezultatul lor nu influențează clasificarea participanților.

Concursurile cu rame sau vâsle se consideră separat: grupul ramelor și grupul vâslelor. Premiul câștigat într'unul din aceste grupuri nu se ia în considerare din punct de vedere al clasificării în categorii (începători, juniori, etc.) în celălalt grup.

Dacă la o cursă participanții pot folosi conform programării după liberă alegere îmbarcațiuni cu rame sau cu vâsle, câștigătorii vor fi clasați pentru categoria din care face parte îmbarcațiunea cu care au participat.

Pierderea titlului de începător, junior etc. nu se aplică cârmaciului.

Art. 20. — Cârmaciul trebue să aibe cel puțin 18 ani împliniți și o greutate de 50 kgr. În cazul când nu are această greutate, se va completa diferența așezându-se sub banca cârmaciului o greutate de maximum 10 kgr.

Cântărirea cârmaciului se va face cu cel puțin 3 ore înaintea concursului. La cântărire vor lua parte 3 membri ai asociațiunilor participante și un membru din juriu. Se va întocmi un borderou cu greutatea fiecărui cârmaciu, care va fi semnat de membrii prezenți și se va anexa la procesul-verbal al concursului.

Cârmaciul trebue să fie membru legitimat al asociațiunii a cărei echipă cârmuește.

Art. 21. — Câștigătorul sau câștigătorii au dreptul a renunța la premiul « I » câștigat, dar aceasta nu împiedică întru nimic aplicarea regulelor în ce privește clasificarea lor în diferitele categorii.

CAP. IV

Premii

Art. 22. — Asociațiunile sau comitetul organizator au dreptul să repartizeze premiile la diferitele curse din programul unui concurs. Este cu desăvârșire interzis a se acorda premii în bani. Se vor pedepsi acele asociațiuni și se vor exclude acei membrii cari vor primi premii dela fabricanți, constructori sau vânzători de imbarcațiuni.

Premiile de onoare nu pot fi câștigate niciodată de un membru sau de o echipă, ci numai de către asociația al cărui membru sau echipă a participat și a câștigat cursa. Orice asociațiune care contravenind acestor dispoziții a repartizat premiul de onoare unor membri sau unei echipe va fi pedepsită cu excluderea din toate concursurile pe termen de 1—3 ani, iar donatorul premiului are dreptul a cere restituirea lui.

Pentru fiecare cursă dintr'un concurs nu se poate oferi decât un singur premiu de onoare. Câștigătorului sau câștigătorilor li se poate acorda o distincție personală.

Art. 23. — Premiile de concurs pot fi:

a) Premii de onoare, care după o singură victorie vor intra în posesiunea definitivă a asociației câștigătoare;

b) Premii challenge, care sunt de două feluri, perpetue sau limitate la un număr de victorii, conform prevederilor actului de donație.

Premiile challenge vor fi apărate de asociațiunile cari le-au câștigat; la concursurile pentru apărarea acestora sunt permise schimbări de participanți (echipe).

Art. 24. — Dacă la un concurs este programată o cursă pentru un premiu challenge nu se prezintă niciun participant, premiul va rămâne în posesiunea asociației deținătoare până la programarea unui nou concurs. La campionatele naționale primului clasat i se va atribui titlul de « campion național » cu o distincție personală, având tricolorul național. Câștigătorul este obligat să apere titlul în fiecare an. In caz contrariu el își pierde titlul.

Art. 25. — Asociațiunile care nu au câștigat definitiv un premiu challenge, vor preda comitetului organizator la primirea premiului, o declarație prin care se obligă să predea cu 7 zile înainte de data concursului în perfectă stare, premiul asociațiunii sau comitetului care va aranja și programa concursul următor pentru acest premiu.

CAP. V

Indemnizație de participare și deplasare

Art. 26. — Organizatorii unui concurs nu vor plăti participanților în deplasare în altă localitate, pentru concursuri, decât spesele de transport individual și întreținerea (masă, hotel) precum și transportul echipamentului (imbarcațiunilor). Este interzis organizatorilor a plăti participanților spese pentru distracții, băuturi, fumat, etc.

Dacă Federația va fi avizată în mod oficial sau neoficial, de o asociație sau un membru, că s'au făcut abateri în ceea ce privește dispozițiunile de mai sus, ea este obligată, pentru apărarea amatoris-

mului în sportul de canotaj, să facă o anchetă pentru stabilirea faptelor și să sancționeze asociația delicventă, cu suspendarea dela concursuri pe termen de 1—5 ani, iar pe membrii vinovați cu pierderea definitivă a titlului de amator.

În afară de vâslașii concurenți, mai pot primii indemnizații de transport și întreținere oficialii, reprezentanți ai cluburilor participante și vâslașii de rezervă, după aprecierea comitetului organizator.

CAP. VI

Organizarea concursului și juriul

Art. 27. — Toate concursurile organizate de Federație și de regiuni sunt publice. Pentru organizarea acestora Federația sau regiunea va numi un comitet. În programul trimis asociațiunilor se va menționa adresa exactă a comitetului organizator. Programul concursului va cuprinde și condițiunile acestuia. Programarea unui concurs care nu este organizat de Federație sau regiuni cade în sarcina asociațiunii care ia inițiativa.

Art. 28. — Cu două zile înainte de data concursului se vor trage la sorți locurile de plecare (numărul de start) în prezența a trei membri din comitetul organizator și câte un delegat al asociațiunilor participante.

În cazul când lipsește unul sau mai mulți delegați, ei vor fi înlocuiți prin membri din comitetul organizator. Dacă se ivesc neînțelegeri în ceea ce privește programarea concursurilor eliminatorii, se va trage la sorți și ordinea de plecare a diferitelor curse de eliminare.

Lipsa delegaților de la tragerea la sorți nu anulează rezultatul tragerii, care se poate comunica și ulterior. Se va comunica interesaților înainte de tragerea la sorți numărul total al imbarcațiunilor înscrise la proba respectivă din concurs.

Locurile de plecare (numărul de start) nu se pot schimba în timpul concursului, afară de cazul când arbitrul de concurs constată nevoia absolută în acest sens. Această schimbare poate fi făcută numai de arbitru.

La skiffurile de unu, concurentul va purta în mod vizibil numărul locului de plecare pe spate și piept.

La cele de două persoane numărul locului de plecare va fi purtat de vâslașul 1 pe spate și numărul 2 pe piept.

Idem la caiace.

La unitățile de patru sau mai multe persoane vâslașul numărul 1 va purta numărul de plecare pe spate, iar vâslașul numărul 4, sau mai mare, pe piept.

În cazul când imbarcațiunea are și cârmaciu, acesta va purta pe spate numărul locului de plecare în locul vâslașului numărul 4, etc.

Asociațiunile concurente sunt obligate a se interesa de primirea numerilor de plecare.

Este interzis a prezenta echipe sau concurenți la plecare (start) fără numărul aplicat reglementar. Echipele sau concurenții care nu le posedă vor fi excluși din cursă la plecare.

Numerile de plecare se vor elibera în mod gratuit de comitetul organizator, delegatului asociațiunii participante, cu ocatia tragerii la sorți. După terminarea concursului asociațiunea este obligată a le restitui.

Art. 29. — În principiu nu se vor publica concursuri exclusiv pentru categoria senior, fără a putea participa și juniori sau invers.

Comitetul Federal poate însă da deslegare în acest scop, dar aceasta trebue cerut în scrisoare recomandată cu 45 zile înaintea concursului. Rezultatul cererii se va comunica de organizatori tuturor asociațiunilor interesate, cu 30 zile înaintea datei concursului.

Art. 30. — Lungimea parcursului se stabilește astfel:

— În apă curgătoare, în josul apei, cel puțin 2000 m.

— În apă curgătoare, în susul apei, cel puțin 1200 m.

— În apă stătătoare cel puțin 1800 m.

Fac excepție concursurile locale și speciale, unde lungimea parcursului este la discrețiunea comitetului organizator.

Art. 31. — Intreg parcursul va fi balisat cu geamanduri visibile, cu trei ore înainte de începerea concursurilor (înțelegând și eliminatoriile).

În cazul când este cotitură (virage) pe parcurs, aceasta va fi balisată cu geamanduri puse la interval de 100 m.

Locul de plecare și de sosire al concurenților va fi marcat în mod vizibil.

Pentru fiecare imbarcațiune trebue prevăzută o lățime de 15 metri de apă.

Se exceptează cazurile de forță majoră, dar acestea vor fi aduse în mod obligatoriu la cunoștința asociațiunilor participante.

Pentru reducerea numărului de participanți la concursul final, la cursele din concurs la care s'au înscris mai mult de 10 imbarcațiuni sau în cazurile când lărgimea apei nu permite participarea simultană a tuturor îmbarcațiunilor înscrise la o cursă, se vor ține concursuri eliminatorii cu o zi înainte de data concursului, dar cel puțin cu 3 ore înaintea primului număr al probelor finale.

Data exactă a probelor eliminatorii se poate menționa în program; în orice caz trebue aduse la cunoștință asociațiunilor interesate.

Concurenții cari nu vor să participe la probele eliminatorii sunt obligați să comunice aceasta comitetului organizator și juriului cu o oră înainte de începerea concursului.

În caz de abateri dela aceste prevederi asociațiunea respectivă va fi amendată cu lei 1000, pe care o va plăti asociațiunii organizatoare. Se exceptă cazurile de forță majoră apreciate de juriu. Această dispoziție și amendă se aplică și pentru concursurile finale.

Eliminatoriile se vor ține pe același parcurs ca finalele.

Rezulzatele obținute la eliminatorii nu pot să aibe nicio consecință asupra rezultatelor obținute la concursurile finale.

Orice modificare a programului de concurs va fi adusă din timp la cunoștință asociațiunilor interesate.

Toate eliminatoriile se vor face în ordinea de program a concursului final.

Imbarcațiunile pentru probele eliminatorii ale aceleiași curse vor fi împărțite pe cât e posibil în număr egal.

Art. 32. — Alegerea arbitrului de concurs cade în sarcina comitetului organizator. Arbitrul de concurs este însărcinat cu atribuțiunile arbitrului de plecare și cu cele ale arbitrului de parcurs. Aceste atribuțiuni pot fi încredințate și altor persoane, care însă stau sub supravegherea și răspunderea arbitrului de concurs, dela care primesc dispoziții directe.

Arbitrul de concurs este singur în măsură a decide dacă o imbarcațiune și-a părăsit locul și din această cauză desfășurarea normală a cursei a fost sau nu împiedicată, și dacă imbarcațiunea vinovată se descalifică sau nu și dacă cursa se va repeta sau nu. Dacă cursa nu se repetă câștigătorii vor fi indicați de arbitru.

Rezultatul curselor care au decurs fără controlul arbitrului de concurs nu este valabil.

Nu se poate da semnalul de plecare fără prezența arbitrului de concurs la punctul de plecare.

Toți factorii de control ai unui concurs dtau fără nicio rezervă la dispoziția și sub directivele arbitrului de concurs.

Pe locul rezervat arbitrului de concurs (șalupă cu motor, etc.) este interzis să fie și alte persoane afară de conducătorul șalupei, și eventual personalul de transmisie strict necesar.

O persoană care s'a ocupat de antrenamentul unei echipe participante în mod oficial sau neoficial, nu poate să fie arbitru de concurs nici chiar dacă este membru în asociațiunea respectivă.

Art. 33. — Arbitrul de concurs va atrage atențiunea membrilor imbarcațiunei care intenționează să-și părăsească linia pe parcurs, jenând prin aceasta înaintarea celorlalte imbarcațiuni. În cazul când imbarcațiunea nu revine la locul ei o descalifică.

În caz de o purtare necorectă și nesportivă față de arbitru de concurs, juriul sau publicul spectator, a vreunui concurent, acesta va fi descalificat și se va interzice asociațiunei, al cărui membru este, să mai participe la concurs. În cazuri mai grave Federația va aplica asociațiunei o amendă dela 1—5000 lei și excluderea dela toate concursurile pe termen de 2—8 ani.

Art. 34. — Juriul este compus din 4 sau 6 membri. Numai persoanele care cunosc perfect regulamentul concursurilor de

canotaj și au o vastă experiență pe acest teren, pot funcționa ca arbitru de concurs sau membru în juriu.

Nicio asociațiune nu poate să pretindă să aibă un membru în juriu.

Nu se admit membri onorifici în juriu și nici arbitri onorifici.

Alegerea membrilor în juriu și a arbitrului de concurs este lăsată la discreționea obiectivității comitetului organizator, al cărui drept exclusiv este.

Juriul are dreptul să decidă asupra contestațiunilor și reclamațiunilor primite, să hotărască în cazul când nu a fost aplicat și respectat prezentul regulament de concurs și în cazuri de abateri disciplinare

Arbitrul de concurs și juriul sunt aleși pe tot timpul concursului.

Deciziunile lor se vor comunica interesaților în aceiași zi, cu maximum 2 ore după terminarea ultimei probe.

Nimeni nu are drept de apel contra deciziunei arbitrului de concurs sau a juriului, cu privire la rezultatul concursului.

Se iau în considerare numai acele apeluri care contestă vreo deciziune luată contra dispozițiunilor prezentului regulament.

Apelurile se vor face la Regiunile respective (ai căror membri sunt asociațiunile organizatoare) care la rândul lor le vor înainta Federației. Apelul se va face în decurs de 15 zile dela data concursului și se va anexa o taxă de lei 1000.

Apelul se judecă de Comitetul Federal numai pe baza prevederilor prezentului regulament. Deciziunea Comitetului Federal se va comunica în mod obligatoriu, în decurs de 30 zile dela înaintarea apelului, în scris atât părților interesate, cât și comitetului organizator.

Contra deciziunilor Federației nu există altă instanță de apel .

Dacă apelul se admite taxa de lei 1000 se va restitui.

Art. 35. — Juriul are dreptul de a suspenda dela toate cursele o asociațiune care și-a făcut înscrierea cu date neadevărate.

Dacă în termen de 3 luni dela data concursului, se va constata că vreo înscriere a conținut date neadevărate, Federația este obligată a face o anchetă și a anula rezultatul cursei respective. Asociațiunea delicventă este obligată a restitui premiul și distincțiunile, iar Federația va declara câștigător pe următorul sosit.

În astfel de cazuri asociațiunea vinovată va fi suspendată pe 5 ani dela toate concursurile și va plăti o amendă de lei 2000.

Art. 36. — Concurenții sunt obligați a se prezenta la plecare (start) la ora fixată în program. În cazul când ei se deplasează la locul de plecare cu o îmbarcațiune pusă la dispoziția lor de comitetul organizator, acesta nu-și ia o răspundere pentru o eventuală prezentare întârziată la start.

Toată responsabilitatea cade în sarcina concurenților în cazul când ei vor să participe la mai multe curse succesive și din cauza intervalelor prea scurte, nu se vor putea prezenta la timp la plecare.

Art. 37. — Plecarea se va da conform deciziunii comitetului organizator, fix sau mobil.

După ce s'a convins că imbarcațiunile sunt perfect aliniate, arbitrul de plecare dă semnalul strigând: « **Atențiune-plecare** » și coboară brațul cu fanionul. Între cuvântul « atențiune » și « plecare » trebue să fie o pauză de 3 secunde.

Dacă în timp de maximum 20 secunde arbitrul de plecare constată că plecarea nu a fost normală, o anulează rechemând imbarcațiunile prin agitarea fanionului dela dreapta la stânga.

Imbarcațiunile se vor opri și se vor alinia din nou pe linia de plecare.

Numai arbitrul de concurs sau arbitrul de plecare (ultimul în maximum 20 secunde dela plecare) are dreptul de a opri cursa.

Arbitrul de concurs are fanion galben, iar arbitrul de plecare fanion albastru.

Numerotarea locurilor de plecare se începe din partea unde este așezat juriul.

Art. 38. — La plecare, imbarcațiunile vor fi aliniate cu pupa pe linia de plecare și se consideră cursa terminată când prova a ajuns la linia de sosire.

Art. 39. — Arbitrul de concurs nu poate repeta nicio cursă a cărei plecare s'a făcut în condițiuni normale, chiar dacă ar fi de acord toate echipele participante.

Art. 40. — La plecare fiecare imbarcațiune trebue să fie la locul corespunză-

tor numărului de ordine. Nu este permis unei imbarcațiuni să împiedice înaintarea celeilalte, atât la plecare cât și pe parcurs.

Imbarcațiunea care-și părăsește locul pe parcurs și intră în linia de parcurs a altei imbarcațiuni, fără a avea 2 lungimi avans față de imbarcațiunea în a cărei linie vrea să intre va fi descalificată.

Art. 41. — Dacă o imbarcațiune își părăsește locul pe parcurs din cauze neprevăzute (diferite obstacole, etc.) fără să împiedice prin aceasta înaintarea altora, și imediat ce e posibil, se va întoarce la locul ei, nu va fi descalificată.

Dacă toate liniile de parcurs vor fi balisate cu geamanduri, imbarcațiunile sunt obligate a trece între geamandurile liniei respective; în caz contrariu vor fi descalificate.

Art. 42. — Se consideră abordaj între două sau mai multe imbarcațiuni, dacă în timpul concursului s'au atins ramele, vâslele, imbarcațiunile sau concurenți din imbarcațiuni. Numai arbitrul de concurs are dreptul să decidă, dacă din cauza abordajelor imbarcațiunile au părăsit linia lor de parcurs și clasamentul a fost influențat, și să stabilească responsabilitatea.

Numai șeful de ambarcațiuni are dreptul să facă contestațiune din cauza unui abordaj.

Concurenții cari nu vor respecta ordinele și dispozițiunile date de arbitrul de concurs sau vor face obiecțiuni nesportive vor fi eliminați.

Art. 43. — Contestațiunile se vor adresa juriului și numai în scris. La orice contestațiune se anexează o taxă de lei 500, care în caz de neadmitere va trece în casa asociațiunii organizatoare. Contestațiunile se vor face în termen de o oră dela terminarea cursei respective, afară de cazurile arătate la art. 35.

Procesul verbal al concursului însoțit de toate copiile contestațiunilor și avizul juriului asupra obiectului contestației se vor înainta Federației în timp de 10 zile dela terminarea concursului.

Pentru contestațiunile făcute de juriu, de arbitrul de concurs sau de ajutorul acestuia, de arbitrul de plecare, etc., nu se plătește nicio taxă.

Art. 44. — Arbitrul de concurs nu este obligat să asculte părerea interesaților înainte de a decide asupra unei contestațiuni. El trebue să hotărască conform observațiunilor făcute pe parcurs, în timpul probei.

În cazul când asupra vreunei chestiuni nu este complet lămurit, poate să asculte părerea interesaților și a observatorilor oficiali.

Art. 45. — Dacă o imbarcațiune abandonează în cursul unei probe, ea nu mai are dreptul să participe la concurs, nici în cursa respectivă nici în finală, afară, de cazurile de abandon prin abordaj.

Art. 46. — In caz de abordaj sau în caz de desfășurare anormală a probei arbitrul de concurs sau juriul au dreptul:

a) A contesta ordinea de sosire a ambarcațiunilor, pentru clasament și premii și a elimina pe participanții vinovați;

b) A dispune repetarea cursei respective cu imbarcațiunile neeliminate, în leaceiași zi sau a doua zi.

Art. 47. — Dacă în cazuri neprevăzute de forță majoră sau abordaje, etc. (se exceptează nesupunerea concurenților), ar fi periclitată desfășurarea, normală a cursei arbitrul de concurs are dreptul să oprească cursa respectivă și să dispună o a doua plecare dela locul abordajului sau dela locul plecării în cursă. În niciun caz lungimea parcursului la a doua plecare nu poate fi mai mică decât jumătatea parcursului întreg.

Toate imbarcațiunile fără nicio excepție se vor alinia pentru a doua plecare, pe aceiași linie. Singur arbitrul de concurs este competent să fixeze locul de plecare în cazurile de mai sus.

Art. 48. — Dacă în aceiași cursă participă mai multe imbarcațiuni ale aceleași asociațiuni și una dintre ele cauzează intenționat abordaj, sau împiedică înaintarea celorlalte vor fi excluse din acea cursă toate imbarcațiunile ale acelei asociațiuni.

Art. 49. — Participanții cari nu vor să se alinieze pentru a doua sau a treia plecare, sau aceia care pleacă de trei ori greșit, vor fi excluși din concurs.

Art. 50. — Ambarcațiunile se consideră sosite când prova lor a ajuns în linia de

sosire. În cazul când au ajuns la linie în același timp două sau mai multe ambarcațiuni, arbitrul de concurs sau juriul sunt obligați să ordone ținerea unei noui probe, pemtru ambarcațiunile sosite în același timp.

Această probă se va ține după terminarea ultimului număr din concurs. Dacă unul din aceşti concurenți se abține, premiul se va da echipei care este dispusă să participe la această cursă. In acest caz arbitrul de concurs sau juriul are dreptul să dispenseze imbarcațiunea de a efectua parcursul.

CAP. VII

Concursurile femenine

Art. 51. — Lungimea parcursului pentru concursuri femenine este de 1000 m. în apă stătătoare și 1.200 m. în apă curgătoare.

Art. 52. — Pentru aceste concursuri se aplică integral prezentul regulament afară de art. 18 și 19.

Art. 53. — La concursurile femenine nu se admite cârmaciu de sex masculin.

CAP. VIII

Dispoziţiuni finale

Art. 54. — Dacă, din cauza unui abordaj sau mai multe imbarcațiuni (echipament, etc.) au fost avariate (sparte, rupte) sau pierdute, toate despăgubirile vor fi plătite de membrii sau asociația ai cărei membrii au produs stricăciunea.

Art. 55. — În caz de neînțelegeri sau neclarificare între membri sau asociații, arbitrul de concurs sau juriul vor decide pe loc fără drept de apel și vor evalua cu aproximație cuantumul despăgubirii.

Art. 56. — Avarierea uneia sau mai multor imbarcațiuni nu poate constitui un motiv de amânarea unei probe, afară de cazul când juriul decide altfel.

Art. 57. — Asociațiunile sau membrii, cari direct sau indirect vor face diferite publicații prin presă, etc., contra deciziunilor juriului și arbitrului de concurs, vor fi suspendate pe un termen de 3—8 ani, iar în cazuri mai grave definitiv.

Art. 58. — Este interzis a se da concurenților sfaturi în timpul probelor din imbarcațiuni sau de pe mal.

Cei cari nu se vor conforma vor fi excluși.

Art. 59. — Pe parcurs nu trebue să existe decât imbarcațiunile concurente și cea a arbitrului de concurs.

Tablou de viteză pe parcurs de *2000* m.

Timpul în minute	m. parcurși pe secundă	Viteza km. pe oră	Timpul în minute	m. parcurși pe secundă	Viteza km. pe oră.
6.	5.55	20.000	7.35	4.39	15.804
6.05	5.47	19.692	7.40	4.34	15.626
6.10	5.40	19.440	7.45	4.30	15.480
6.15	5.33	19.188	7.50	4.25	15.300
6.20	5.26	18.936	7.55	4.21	15.156
6.25	5.19	18.684	8.00	4.16	15.000
6.30	5.12	18.432	8.05	4.12	14.832
6.35	5.06	18.216	8.10	4.08	14.688
6.40	5.00	18.000	8.15	4.04	14.544
6.45	4.93	17.798	8.20	4.00	14.400
6.50	4.87	17.532	8.25	3.96	14.256
6.55	4.81	17.316	8.30	3.92	14.012
7.00	4.76	17.136	8.35	3.88	13.968
7.05	4.70	16.920	8.40	3.84	13.824
7.10	4.65	16.740	8.45	3.80	13,680
7.15	4.60	16.560	8,50	3.77	13.572
7.20	4.54	16.344	8.55	3.73	13.428
7.25	4.49	16.164	9.00	3.70	13.320
7.30	4.44	15.934	9.05	3.67	13.212

EXTRAS DIN REGULAMENTUL INTERNAȚIONAL DE CURSE CU VELE

(ADOPTAT DE CONFERINȚA INTERNAȚIONALĂ DIN PARIS ÎN 1907 ȘI READOPTAT DE CONFERINȚA INTERNAȚIONALĂ DIN LONDRA ÎN 1919)

27. **Începutul cursei**

Yachturile sunt supuse regulamentului din momentul când s'a dat semnalul de 5 minute înaintea plecării.

28.

Dacă un yacht sau o parte oarecare a greementului sau un alt obiect ce-i aparține se găsește pe sau dincolo de linie când se dă semnalul de plecare, se va ridica îndată numărul său de chemare și în același timp se va emite un semnal fonic pentru a avertiza pe concurenți că s'a ridicat un număr de chemare. Yachtul chemat trebue să revină și să traverseze din nou linia în felul judecat corect de comitet și numărul său de chemare trebue să rămână ridicat până ce va face acest lucru.

Numerile vor fi albe pe fond negru și cifrele nu vor avea mai puțin de 0,75 m. înălțime.

Autoritățile naționale vor trebui să recomande tuturor societăților că dacă vor lua parte la curse yachturi de naționalități diferite, se vor da tuturor yachturilor în cursă, numere de chemare consecutive, cari vor trebui să fie indicate în mod clar în program și în instrucțiuni.

Aceste numere vor putea fi astfel utilizate în caz de chemare la ordine în locul numerelor de pe vele și al literelor naționalității.

29. **Yacturi care revin pentru traversarea liniei**

Dacă semnalul de plecare a fost dat, un yacht chemat la ordine și care revine înapoi, sau un yacht care a depășit linia și manevrează pentru a lua plecarea, trebue să se țină în afara drumului celorlalte yachturi.

30. **Dreptul de trecere**

Yachturi angajate și yachturi cari au drum liber. Două yachturi cari urmează același drum sau aproape același, se zic « angajate » când o schimbare de drum la unul sau altul, implică un risc de coliziune. In oricare altă situație sunt zise în « drum liber ».

Yacht care depășește un alt yacht. Dacă două yachturi urmează același sau aproape același drum și dacă unul din ele care se găsește mai întâiu în urmă în drum liber, se apropie de celălalt astfel că este risc de coliziune acest yacht se zice că « depășește pe celălalt » și rămâne în această situație până a recâștigat drum liber.

a) Un yacht care « depășește pe altul » se va ține în afara drumului yachtului ajuns;

b) Numai în cazul izolat când yachtul care depășește pe altul s'a angajat în bordul opus acelui în care yachtul ajuns are ghiul său, acesta din urmă poate să se apere după plăcere venind în vânt pentru a-l împiedica pe primul să-i treacă în vânt, atâta timp cât se găsește într'o astfel de poziție, că extremitatea bompresului său sau a etravei sale dacă n'are bompres, atinge yachtul care-l depășește înapoia sarturilor;

c) Este interzis ca un yacht să lase din din drumul său normal de parcurs, venind sub vânt, pentru a împiedica pe yachtul care-l depăşeşte, a-i trece pe sub vânt, bordul de sub vânt fiind acela în care yactul are ghiul. La rândul său yachtul care depăşeşte un alt yacht pe sub vânt nu are voie să vină în vânt înainte de a fi câştigat drum liber.

31. Yachturi cari se întâlnesc, se încrucişează sau converg

d) Un yacht care merge cu vânt larg se va abate din drumul celui cu vânt strâns;

e) Un yacht cu vânt strâns având murele la tribord se va abare din drumul celui cu vânt strâns având murele la tribord;

f) Când două yachturi merg cu vânt larg având murele în borduri diferite, yachtul care primeşte vântul din babord (murele la babord) trebue să se abată din drumul celuilalt;

g) Când două yachturi merg cu vânt larg din acelaşi bord, yachtul care este în vânt se va abate din drumul celui de sub vânt;

h) Când două yachturi care merg cu vânt strâns din acelaşi bord au drumurile convergente, pentrucă cele de sub vânt strânge mai bine vântul decât celălalt şi când niciunul din ele nu poate invoca drepturile unui yacht ajuns, yachtul din vânt va lăsa drum liber yachtului de sub vânt;

i) Este interzis unui yacht să facă volta, dacă riscă să intre în coliziune cu altul înainte de a avea velele pline din celălalt bord, nici dacă riscă să intre în coliziune cu alt yacht care, din cauza poziţiei sale, nu poate să abată din drumul său;

h) Schimbarea de drum. Când după una din regulele de mai sus, un yacht este obligat să se abată din drumul altui yacht, acesta din urmă (sub rezerva regulei *b)* nu trebue să-şi schimbe drumul său pentru a-l împiedica pe primul să manevreze. Regula unui yacht care depăşeşte pe altul să primească regulele de întâlnire, încrucişare sau convergenţă afară de regula *e)* şi *i)* cari trebuesc să fie respectate întotdeauna.

32. Dreptul de trecere la semnele de parcurs sau în apropierea obstacolelor

Dacă două yachturi sunt angajate când sunt pe punctul de a ocoli un obstacol sau un semn de parcurs în sensul prescris fără să fie obligat să facă volta, yachtul din exterior trebue să lase liberă trecerea yachtului în pericol de a lovi semnul de parcurs sau obstacolul, care poate să fie în vânt sau sub vânt. Această regulă nu se aplică dacă yachturile sunt în drumuri libere unul în raport cu celelalte în momentul când ajung la semnul de parcurs sau obstacol.

Un yacht care depăşeşte pe altul nu are dreptul să încerce să se angajeze cu acesta şi să impună astfel libera sa trecere între yachtul din cap şi semnalul de parcurs sau obstacol, în momentul când yachtul din cap este deja la înălţimea susziselor obstacole, sau şi-a modificat deja drumul său cu scopul de a le dubla.

O navă în mers (chiar un alt yacht în cursă) pe care yachtul din cap considerat trebue să evite, contează ca un obstacol şi se aplică regula de mai sus ca şi următoarea.

33. Yachturi cu vânt strâns care se apropie de un obstacol sau de un semn de parcurs

Dacă două yachturi ci vânt strâns din acelaşi bord merge către o coastă sau către un obstacol oarecare pe care yachtul de sub vânt nu-l poate evita fără să facă volta şi dacă făcând volta riscă să intre în coliziune cu yachtul din vânt, acesta va trebui, la cererea yachtului de sub vânt, să-i lase imediat loc suficient pentru a face volta. Un yacht care cere astfel loc necesar, va trebui să facă volta imediat ce a primit răspunsul celuilalt yacht.

Însă dacă obstacolul este un semn de parcurs, yachtul de sub vânt n'are dreptul să-i ceară celuilalt spaţiul necesar pentru a face volta, dacă cel din vânt poate ocoli semnul fără a face volta.

34. Yacht care abordează un semn de parcurs sau care îl ocolește într'un fel incorect

Orice yacht trebue să execute direct parcursul ocolind semnele în ordniea prevăzută de instrucțiuni. Bordul în care se lasă semnele este cel prescris.

Un yacht care abordează un semn de parcurs în timpul ocolirii, sau care obligă nava semn să se deplaseze pentru a evita un abordaj va fi descalificat, afară de cazul când în urma protestului său se stabilește că acest yacht a fost constrâns de alt yacht la acest abordaj. În acest caz, yachtul al doilea va fi descalificat. Yachtul care a bordat un semn de parcurs trebue imediat sau să abandoneze cursa, sau să ridice pavilionul de protest. (În paginele cari urmează se va găsi comentariul ilustrat al acestui regulament).

35. Definiția semnelor de parcurs

Un semn de parcurs va fi considerat ca atare decât dacă el a fost desemnat în mod special în instrucțiunile de cursă și numai dacă semnul precedent, dacă a mai fost unul, a fost în prealabil depășit sau ocolit; altfel el va fi considerat ca un obstacol oarecare al drumului liber.

Tot ceeea ce face parte în mod esențial sau obișnuit dintr'un obiect oarecare desemnat ca semn de parcurs și se găsește deasupra suprafeței apei contează ca semn de parcurs pentru aplicarea regulelor de mai sus, nu însă oricare parte imersă nici orice obiect care accidental sau temporal este legat de semnul de parcurs.

36. Abordaj între yachturi în cursă

Orice yacht care prin neobservarea prezentelor reguli abordează un alt yacht sau forțează alte yachturi să se abordeze va fi descalificat.

37. Punere pe uscat

Un yacht care se pune pe uscat sau abordează o geamandură, o navă sau orice alt obstacol, poate să se servească de propriile sale ancore, bărci, parâme, prăjini sau alte mijloace pentru a se degaja, însă nu va trebui să primească ajutor, decât din partea navei abordate. Toate aparatele sau mijloacele proprii cu care s'a servit trebuesc să fie reluate la bord înainte de a continua cursa.

38. Ancorare în timpul cursei

Un yacht poate să ancoreze în timpul cursei însă el trebue să ridice și să ia la bord ancora sa, nu să o părăsească. Nici un yacht nu va trebui să se lege în timpul cursei la o geamandură, estacadă «dig sau de orice punct fix, nici să trimeată ancora cu o barcă, afară de cazul prevăzut de regula 36.

39. Mijloace de propulsiune

Se interzice, în afară de vele, orice mijloc de propulsiune ca: remarcaj, întrebuințarea ramelor, tragerea cu cangea, la godie sau cu mâinile în afară de cazul prevăzut în articolul 36.

40. Sondare

Niciun alt mijloc de sondare, în afară de prăjini și sonda cu plumb, nu este autorizat.

41. Om la apă și accidente

Un yacht va da ajutor cu tot ceea ce îi stă în putință, oricărei nave sau persoane în pericol. Dacă Comitetul cursei estimează că unui yacht i s'a micșorat șansa de câștig din cauza unui accident produs de un alt yacht, de care primul nu este responsabil, va trebui, dacă este posibil, să reînceapă cursa între acest yacht și câștigătorul premiului în chestiune, altfel cursa va fi anulată și drepturile de intrare vor fi rambursate. Orice yacht care nu dă ajutor când are posibilitatea să-l dea, va fi descalificat.

Yachtul căruia i-a căzut un om în apă, nu va putea continua cursa, decât după ce a reluat acest om la bord.

42. **Sfârșitul cursei**

Un yacht este cronometrat pentru sfârșitul cursei îndată ce o parte a cocei sale sau a greementului său, atinge linia de sosire, însă continuă să fie supus regulelor de cursă atâta timp cât o parte a cocei sale sau a greementului său rămâne pe linie.

După terminarea cursei el trebue să aibă grijă să observe toate regulele speciale dictate de Comitetul de cursă ca să mențină linia de sosire, degajată.

42 bis. **Yachturi cari sosese deodată**

În cazul când mai multe yachturi câștigă împreună o cursă, premiile în bani sunt divizate în părți egale. Dacă este vorba de o cupă sau de un premiu care nu poate fi împărțit, cursa va fi reîncepută de yachturile cari au sosit deodată, dacă aceasta este posibil. În caz contrar, câștigătorul va fi desemnat prin sorți sau vot.

EXTRAS DIN REGULAMENTUL DE CURSE CU VELE LA FLUVIU

SEMNALELE DE PARCURS ȘI GHIDOANELE DE CURSĂ

Art. 16. — Parcursul este indicat prin semnale ridicate la semaforul Clubului.

Pavilionul pătrat: parcurs mic.

Flamura: parcurs mare.

Coloare albastră: viraj pe malul drept.

Coloare roșie: viraj pe malul stâng.

Numărul de pavilioane sau flamuri indică numărul de tururi de făcut.

Se obișnuește, fără ca să fie obligatoriu, ca toate plecările să se facă în susul curentului și toate sosirile în josul acestuia.

Plasarea geamandurilor determinând lungimile parcursurilor mici sau mari este fixată de consiliul cursei.

Art. 17. — Toate ambarcațiunile poartă în cursă, în fiecare bord, un pavilion dreptunghiular roșu de 0,30 m. Orice ambarcațiuni care nu are pavilioane nu va fi considerată în cursă.

Aceste ghidoane nu pot fi purtate în afară de curse și match-uri particulare.

PLECĂRILE

Art. 18. — Plecările sunt date la orele precis fixate prin programe.

Semnalele de plecare sunt date în chipul următor:

Semnale de atențiune. Pavilionul Clubului și pavilioanele de serie ridicate la jumătate cu un sfert de oră înaintea plecării primei curse.

Semnalul de avertisment. Pavilioanele ridicate în vârful catargului 5 minute înaintea plecării.

Începând dela acest semnal, ambarcațiunile sunt supuse regulelor cursei.

Semnalul de plecare. Pavilioanele colorate 5 minute după semnalul de avertisment.

Semnalele vor fi, atât cât va fi posibil însoțite de o lovitură puternică sau de un sunet de trompetă.

Modurile de plecare. Plecările pot avea loc în două chipuri diferite:

I. Plecare după voe.

II. Plecare după cronometru.

I. **Plecare după voe**

Toate Yachturile vor rămâne sub vele și vor încrucișa așteptând semnalul de plecare. Ele vor fi considerate ca plecate la ora la care semnalul a fost dat.

II. **Plecare după cronometru sub vele**

Începând dela semnalul de plecare ambarcațiunile au cinci minute pentru a fi gata sau un timp mai mic fixat de președintele cursei, dar care nu poate fi inferior la două minute.

Orice ambarcațiune care n'a străbătut linia de plecare în timpul hotărît va fi considerată ca fiind realmente plecată la expirarea timpului hotărît, și timpul său se va socoti din acest moment.

Orice ambarcațiune care va fi depășit linia înaintea semnalului de plecare va fi obligată să o traverseze din nou, având grije ca execuția acestei manevre să nu oblige pe concurenții săi să-și modifice drumul lor.

La expirarea termenului acordat ambarcațiunilor pentru a-și lua capul, pavilionul Clubului va fi din nou ridicat în vârful catargului.

Art. 19. — În caz de plecări succesive a mai multor serii, numai semnalele de avertisment și de plecare vor fi singurele repetate.

Art. 20. — Plecarea ambarcațiunilor se socotește din momentul când etrava lor la linia de plutire traversează linia de plecare.

Art. 21. — Plecarea este dată chiar dacă se prezintă numai o singură ambarcațiune, în acest caz, ambarcațiunea trebue să străbată conform regulamentului parcursul său.

PARCURSURILE

CAP. I

Dispoziţiuni generale

Art. 22. — Parcursul trebue să se efectueze numai cu ajutorul velei. Orice propulsor străin este riguros interzis. Este de asemeni interzis a se godieza cu cârma și de a se sonda cu altceva decât cu o sondă cu plumb.

Art. 23. — Este permis de a se ancora cu o ancoră în cursă cu condițiunea de a o ridica la bord înainte de a continua parcursul.

Această manevră nu trebue să servească spre a se da vânt ambarcațiunii.

Art. 24. — Nicio ambarcațiune nu poate lua nici arunca vreun obiect în cursă, dar poate arunca apa pe care ar fi îmbarcat-o fără voință.

Niciun om nu poate părăsi cu voință bordul în timpul cursei, afară de cazul când face acest lucru pentru a opera o salvare.

Art. 25. — Ambarcațiunile eșuate pot să se ușureze numai cu ajutorul velaturei sau ancorând cu o ancoră. Ele pot întrebuința orice alt mijloc dela bord cu condițiunea de a scoborî în prealabil velele.

Orice ambarcațiune eșuată din greșeală unui concurent poate să se ușureze prin toate mijloacele posibile și fără să aibe nevoe să coboare velele.

CAP. II

Reguli de drum

Art. 26. — Când două ambarcațiuni fac drumuri cari le apropie una de alta, în așa fel încât riscă un abordaj, una trebue să evite pe alta după regulele următoare:

a) Ambarcațiunea care navigă cu vânt strâns trebue să evite pe acea cu vânt larg sau vânt de pupă;

b) Ambarcațiunea care navigă cu vânt strâns cu murcîe la babord să evite pe acea care navigă cu vânt strâns cu murele la tribord;

c) Când două ambarcațiuni aleargă cu vânt larg și cu murele diferite, aceea care primește vânt din babord trebue să evite pe acea care primește vânt din tribord.

Art. 27. — Când o ambarcațiune ajunge pe alta, ambarcațiunea care este înainte are dreptul să navige astfel încât să o împiedice să-i treacă prin vânt, dar nu trebue niciodată să o împiedice să-i treacă sub vânt.

Începând din momentul când cele două ambarcațiuni sunt angajate, ambarcațiunea ajunsă trebue să urmeze direcțiunea normală a parcursului, și ambarcațiunea care merge mai repede trebue să procedeze astfel încât să nu o atingă pe cealaltă.

Art. 28. — Două ambarcațiuni sunt considerate ca angajate, când cea care este în urmă se găsește la înălțimea celei care o precede astfel că nu poate la alegere să nu treacă la stânga sau la dreapta fără să o atingă.

Art. 29. — Dacă o ambarcațiune trece prea aproape de pământ sau de un obstacol oarecare, a cecea ce care o urmează nu poate să se angajeze între ea și obstacol decât pe socoteala sa proprie.

Art. 30. — Niciunul nu se poate plânge că a fost mascat.

Art. 31. — Când mai multe ambarcațiuni aleargă bord la bord sosind aproape de pământ sau de un obstacol oarecare (geamandurile sunt considerate ca obstacole), trebue succesiv să se îndepărteze astfel că aceea care este cea mai apro-

piată de pământ sau obstacol să nu eșueze sau să lovească obstacolul.

Dacă ambarcațiunile navigă cu vânt strâns, aceea care este în larg trebue să vireze de îndată ce i s'a cerut de aceea care este sub vânt, dar atunci aceasta este obligată să întoarcă în acelaşi timp ca şi ambarcațiunea căreia această manevră i-a fost impusă.

CAP. III

Întoarcerea la geamanduri

Art. 32. — Întoarcerea la geamanduri se fac în modul indicat de semnalele de parcues.

Ficcare geamandură trebue să fie lăsată de ambarcațiunile respective în interiorul fiecăreia din buclele din 8 formate de traseul parcursului.

Art. 33. — Orice îmbarcațiune care atinge o parte oarecare a geamandurei sau orice parte a cocei sale sau a greementului este descalificată.

Art. 34. — O îmbarcațiune este considerată ca efectuând întoarcerea dacă o parte a cocei sale sau a greementului se opreşte în afara liniilor duse perpendicular la axul râului prin geamandurile limitând parcursul.

Art. 35. — Când o îmbarcațiune se prezintă pentru a întoarce cu o alură oarecare, ea trebue să treacă în raport cu geamandura în largul acelora cari efectuează întoarcerea lor. Dacă crede că are destul spațiu pentru a trece între ele şi geamandură va efectua această manevră pe riscurile şi pericolele sale, fără ca aceştia să fie obligați în niciun caz să-i facă loc.

Această regulă nu face excepție decât în cazul prevăzut de articolul următor.

Art. 36. — Dacă mai multe îmbarcațiuni se prezintă împreună la întoarcerea sub acelaşi vânt sau au vânt din pupă angajate una pe alta, acea care este cea mai departe de geamanduri trebue să evite prima şi aşa mai departe celelalte, astfel ca îmbarcațiunea cea mai de sus să aibă locul necesar pentru a nu abandona geamandura sau pe concurenții săi.

Drepturile îmbarcațiunii sunt determinate de poziția pe care o ocupă în momentul precis când prima a început să efectueze întoarcerea.

SOSIRI

Art. 37. — Îmbarcațiunile sunt considerate ca sosite când etrava lor la linia de plutire a străbătut linia de sosire.

Art. 38. — În toate cursele, dacă nici o îmbarcațiune nu sosește la ora fixată de program, cursa este anulată, dacă una sau mai multe ambarcațiuni au sfârşit parcursul la ora anunțată, cursa este continuată pentru toată seria; până la ora indicată de program, şi rezultatele nu sunt socotite decât între îmbarcațiunile sosite înaintea acestei ore.

Totodată, în timpul parcursului, președintele cursei are întotdeauna dreptul de a anula cursa, în afară de cazul art. 12 când ia parte la cursă, când vântul încetează sau un accident neprevăzut a turburat cursa.

În acest caz, trebuesc coborîte pavilioanele.

Vântul prea tare nu este un motiv de amânare sau de anularea cursei.

Odată cursa terminată, pavilionul semnal este coborît. Începând din acest moment se socoteşte timpul pentru depunerea reclamațiunilor.

INFRACȚIUNI LA REGULELE DE DRUM RECLAMAȚIUNI

Art. 39. — Orice infracțiune a prezentului regulament antrenează scoaterea din cursă a îmbarcațiunii în vină.

Dacă infracțiunea este rezultatul unei greşeli comisă de o altă îmbarcațiune, numai aceasta va fi scoasă afară din cursă.

Art. 40. — Orice îmbarcațiune este răspunzătoare de avariile pe care le cauzează în cursă printr'o manevră nelegală sau neloială.

Chestiunea responsabilității şi estimarea avariilor sunt judecate fără apel de Consiliu.

Art. 41. — Simplul contact între două îmbarcațiuni, dacă nu a dus nicio pierdere și dacă nu este rezultatul unei manevre nelegale sau de refuz de trecere, nu antrenează numaidecât scoaterea din cursă.

Art. 42. — Orice reclamațiune trebue să fie făcută prin scris și transmisă, în timpul prevăzut dela terminarea cursei, președintelui cursei. Consiliul poate admite o reclamațiune tardivă dacă judecă că circumstanțe excepționale a împiedicat depunerea la timp.

Proprietarii îmbarcațiunilor cari au luat parte la cursă pentru cari doresc să reclame sau persoanele cari le reprezintă trebue să semneze ei însăși reclamațiunea, excluzând orice persoană salariată și singuri pot să le susțină înaintea Consiliului.

Președintele cursei trebue să acționeze întotdeauna din oficiu, și să menționeze în procesul-verbal orice infracțiune la regulamentul de care a avut cunoștință.

Art. 43. — Orice reclamațiuni sau contestațiuni la cari pot da naștere cursele sunt judecate de consiliu. Deciziunile sunt fără apel. Prin faptul înscrierii alergătorii renunță a apărea înaintea oricărei alte jurisdicțiuni.

Art. 44. — Părțile interesate sunt convocate pentru ziua reuniune a consiliului.

Când reclamantul nu se prezintă sau nu se face reprezentat legal reclamația sa este considerată ca nulă și neavenită în ceea ce îl privește.

Art. 45. — Orice discuție pe mal este sever prohibită și poate motiva măsuri disciplinare.

EXTRAS DIN REGULAMENTUL CURSELOR CU MOTOR

(BRUXELLES 1929)

PROPRIETARI PILOȚI

Art. 2. — **Proprietatea bărcilor.** Orice barcă angajată într'o cursă, trebue să fie proprietatea « **bona fide** » a unei persoane sau a unui grup de persoane membrii au unui club afiliat autorității naționale.

Art. 3. — Comitetul curselor poate stabili ca ținerea cârmei să fie încredințată unui membru a unui club recunoscut, dar în cursele internaționale — altele decât cele rezervate autbord-urilor, probelor de recorduri și curselor cu regulament particular — un proprietar are dreptul, să angajeze o a doua barcă condusă de un pilot care nu aparține numaidecât unui club recunoscut cu condițiunea:

1. Ca proprietarul să fie el însuși în cursă.

2. Ca proprietarul să fie materialmente și moralmente responsabil pentru acest pilot.

3. Ca pilotul să fie posesorul unui brevet eliberat de autoritatea națională.

Tonaj

Art. 4. — **Certificatele de tonaj.** O barcă nu poate lua parte la o cursă decât dacă este prevăzută cu un certificat de tonaj eliberat de autoritatea națională.

Fiecare autoritate națională va fixa suma dreptului de tonaj și va hotărî durata validității sale.

Proprietarii vor trebui să satisfacă fără zăbavă autorității naționale de orice modificare, privind datele certificatului de tonaj. Nerespectarea acestei prescripțiuni va antrena anularea certificatului.

Art. 5. — **Drepturile de tonaj.** Proprietarul va achita toate drepturile și toate cheltuelile ocazionate de tonaj bărcii sale. Certificatul nu va putea fi eliberat decât dacă toate sumele și cheltuelile datorate de proprietar autorității naționale vor fi plătite.

Art. 6. — **Semnalele de plecare.** Semnalele de plecare vor fi aceleași pentru toate seriile fără distincție și vor trebui să fie asemănătoare în toate țările.

Semnalele se fac cu ajutorul pavilioanelor de serie, cu cinci discuri sau bule și cu revolver sau fuzee.

Cele cinci discuri vor fi puse la locul lor înaintea primului semnal.

Cinci minute înaintea orei fixate pentru plecare, pavilionul de serie va fi ridicat și va fi însoțit de o lovitură de pistol.

Patru minute înaintea orei de plecare primul disc va dispare.

Trei minute înainte de orice plecare al doilea disc va dispare.

Două minute înainte de plecare al treilea disc va dispare.

Un minut înainte de plecare al patrulea disc va dispare.

La ora plecării pavilionul de serie este coborît al cincilea disc dispare și o lovitură de pistol este trasă.

Comitetul cursei va veghea ca cele cinci discuri să fie bine vizibile și de suficientă mărime.

De asemeni pavilioanele de serie trebue să fie proporționale cu distanța de vizibilitate.

Art. 18. — **Plecarea.** Afară de stipulațiuni contrare ale programului plecările vor fi la voe.

Dacă condițiunile locale nu permit tuturor concurenților să plece într'un singur lot; comitetul cursei va constitui atâtea grupe câte vor fi necesare. Aceste grupe vor pleca unele în urma altora după instrucțiunile comitetului curselor. În acest caz, va trebui să se afecteze ficcărei grupe același număr de premii sau să se alerge o finală între bărcile care s'au clasat.

Art. 19. — **Bărci ce pleacă prea devreme.** Bărcile ce pleacă prea devreme vor fi penalizate după cum urmează:

Pentru 1 secundă prea devreme: penalizare 3 secunde.

Pentru 2 secunde prea devreme: penalizare 6 secunde.

Pentru 3 secunde prea devreme: penalizare 9 secunde.

Pentru 4 secunde prea devreme: penalizare 12 secunde.

Pentru 5 secunde prea devreme: penalizare 15 secunde.

Pentru mai mult îmbarcațiunea este descalificată.

Afară de aceasta, începând dela semnalul de avertisment (cinci minute înaintea plecării) nici o îmbarcațiune nu va mai putea străbate linia de plecare sub pedeapsă de descalificare.

Art. 23. — **Mărci distinctive.** Îmbarcațiunile de serii internaționale vor purta pe fiecare parte a cocei:

1. Litera naționalității.
2. Litera serici.

Numărul de imatriculare dat de autoritatea națională. Aceste litere și cifre vor trebui să aibă cel puțin 20 cm. înălțime și vor trebui să fie foarte vizibile.

Literele de serie sunt:

1 ½ L : Z
3 L : V
6 L : X
12 L : W

Astfel un 12 litri italian va purta următoarea marcă: W-1. 14.

Art. 24. — **Mijloace de salvare.**

a) Racers. Fiecare persoană la bord va trebui să aibă în jurul corpului o centură de salvare;

b) Cruiser. Cruiserile trebue să aibă la bord atâția colaci sau centuri de salvare câte persoane sunt la bord. Colacii sau centurile trebuesc puse la îndemână.

Neobservarea acestor două regule (a și b) antrenează descalificarea.

Art. 25. — **Lumini.** Orice îmbarcațiuni ce aleargă noaptea va trebui să observe regulamentele maritime internaționale sau regulamentele naționale în ceeă ce privește luminile de poziție.

Art. 26. — **Eșuaj.** O îmbarcațiune care eșuiază sau abordează o îmbarcațiune sau orice alt obstacol, poate să se servească de propriile sale ancore, parâmă sau orice alt mijloc pentru a se degaja, dar nu poate să primească ajutor decât din partea echipajului îmbarcațiunii abordate. Orice alte aparate sau mijloace de care s'a servit trebuesc a fi luate la bord înainte de a continua cursa.

Art. 27. — **Ancoraj în timpul cursei.** O îmbarcațiune poate ancora în timpul cursei, dar ea trebue să pue ancora sa la post și nu trebue să o tragă. Nicio îmbarcațiune nu trebue, în timpul unei curse, să se lase la o geamandură, o estacadă, dig, sau alt punct fix, nici să trimită o ancoră cu o barcă, afară de cazul prevăzut de art. 26.

Art. 28. — **Mijloace de propulsie.** Orice mijloc de propulsie, astfel ca remorcajul, întrebuințarea ramelor, luare la edec, în afară de motor, este interzis în afară de cazul prevăzut la art. 26.

Art. 29. — **Om la apă și accident.** O îmbarcațiune va da asistență din toate puterile sale oricărei îmbarcațiuni sau persoane în pericol și dacă Comitetul Cursei va estima că o îmbarcațiune, neresponsabilă de accident, din această cauză și-ar fi micșorat șansa de a câștiga un premiu, va trebui, pe cât posibil, să reînceapă cursa între această îmbarcațiune și câștigătorul cursei în chestiune, astfel cursa va fi anulată și drepturile de intrare rambursate.

Orice îmbarcațiune ce nu va da ajutor când va fi în situație de a-l face, va fi descalificată.

Art. 30. — **Sfârșitul cursei.** O îmbarcațiune se socotește sosită de îndată ce etrava sa a tăiat linia de sosire. După ce a terminat cursa, trebue să aibă grije să observe orice reguli speciale emise de comitetul curselor cu scopul de a degaja linia de sosire și câmpul curselor.

Reguli de drum

Art. 33. — **Inceputul cursei.** Orice îmbarcațiune ce ia parte la cursă este supusă regulamentului cursei începând dela semnalul de avertisment (5 minute înainte de plecare)

Art. 34. — **Drept de trecere în apă largă.**

1. **Drumuri paralele.** Când două îmbarcațiuni fac același drum, aceea care ajunge pe cealaltă trebue să se îndepărteze din drumul acesteia, din urmă.

2. **Drum în sens contrar.** Două îmbarcațiuni cari se întâlnesc trebuesc să vină spre tribord pentru a evita întâlnirea.

3. **Drumuri cari se încrucișează.** Când două îmbarcațiuni se încrucișează aceea care vede pe cealaltă prin tribord trebue să schimbe de drum.

4. **Drumuri convergente.** Când două îmbarcațiuni merg pe drumuri convergente, acea care are pe cealaltă la tribord trebue să schimbe de drum.

O îmbarcațiune având drept de trecere (1, 2, 3, 4) nu poate să-și schimbe drumul său normal.

Art. 35. — **Definiția semnelor de parcurs și obstacolelor.**

Va fi considerat ca semn de parcurs orice îmbarcațiune, geamandură sau alt obiect servind să determine parcursul și specificat ca atare în program.

Oriee obiect nespecificat va fi considerat ca obstacol al drumului liber.

Art. 36. — **Dreptul de trecere la semnalele de parcurs și după orice obstacol la drumul liber.**

a) Dacă două îmbarcațiuni sunt angajate atunci când sunt pe punctul de a dubla sau de a vira un obstacol sau un semn de parcurs în sensul arătat, îmbarcațiunea din exterior trebue să lase liberă trecerea îmbarcațiunii în pericol să atingă semnul de parcurs sau obstacolul.

b) O îmbarcațiune care ajunge pe alta nu va avea drept să încerce să se angajeze la semnal și să impună astfel trecerea sa între semnul de parcurs sau obstacol îmbarcațiunii din cap, în momentul când aceasta din urmă este deja la înălțimea obstacolului de mai sus și-a modificat deja drumul său cu scopul de a le dubla. O îmbarcațiune în drum (de asemeni o altă îmbarcațiune în cursă) pe care îmbarcațiune ajunsă trebue să o evite se socotește ca obstacol și regula se aplică.

Explicațiunea termenului «angajat». O îmbarcațiune se zice că este angajată față de o alta când, urmând același sau aproape același drum, ajunge o îmbarcațiune care o prevede și nu are de ales partea prin cari o va depăși.

Se înțelege că această regulă (a și b) nu se aplică atunci când îmbarcațiunile fac drumuri paralele.

Art. 37. — **Viraj și abordarea semnelor de parcurs.** Orice semne de parcurs vor fi virate în sensul arătat de program. O îmbarcațiune care lasă un semn de parcurs în bordul opus va fi descalificată.

O îmbarcațiune care a abordat un semn de parcurs va fi descalificată afară de cazul când protestul să se va stabili că a fost constrânsă de o altă îmbarcațiune la acest abordaj. În acest caz cealaltă îmbarcațiune va fi descalificată.

O îmbarcațiune care a abordat un semn de parcurs trebue să părăsească imediat cursa sau să depună o reclamațiune.

Art. 38. — **Abordaje în îmbarcațiuni în cursă.** Orice îmbarcațiuni cari neobservând regulele prezente abordează o altă sau forțează alte îmbarcațiuni ca să abordeze va fi descalificată.

Jurisdicțiuni

Art. 39. — **Penalități pentru infracție la regulament.** Orice concurent călcând una din regulele hotărîte și cari sunt aplicabile tuturor concurenților, alergând fie în aceeași serie, fie în curse diferite, poate după avizul juriului să fie descalificat și să piardă orice drept de clasament.

Art. 40. — **Concurent descalificat.** Dacă un concurent este descalificat, premiul va

fi adjudecat concurentului imediat următor.

Art. 41. — **Reclamațiuni.** Orice reclamațiune din partea unui concurent trebue să fie făcută în scris și trebue să fie semnată de proprietarul sau reprezentantul său. Ea trebue să fie supusă Comitetului Curselor în timpul prevăzut de program. O reclamațiune scrisă nu va putea fi retrasă. Ea trebue să fie însoțită de taxa prevăzută de fiecare Autoritate Națională.

a) Dacă reclamațiunea este făcută pentru o infracție contra regulelor de drum, ea va trebui pusă sub pedeapsă de anulare.

1. Să indice regula care a fost călcată.

2. Să dea un plan prin care să se arate poziția concurenților interesați.

3. Să furnizeze un expozeu al faptelor.

b) O reclamațiune privitoare la clasificarea unei bărci, unui motor, proprietarul sau pilotul, parcursul sau a unui regulament trebue făcută înainte de plecare. Faptul de a pleca constitue acceptarea stării de lucruri prevăzută. O asemenea reclamațiune făcută după sosire nu va fi judecată decât dacă cel ce protestează să poată proba că înainte de plecare ignora motivul reclamațiunii.

Art. 42. — **Descalificare fără reclamațiune.** Dacă un comitet de cursă a constatat că are motive serioase să propună că un concurent a călcat regulamentul, trebue să acționeze din propria sa inițiativă conf. art. 4 ca și cum o reclamațiune a fost formulată.

Art. 43. — **Deciziunile Juriului.** Înainte de a judeca o reclamațiune, Comitetul Cursei, va aviza pe cel contra căruia reclamațiunea este făcută și va asculta apărarea sa, el va aduna și va asculta martorii și va aduna toate informațiile pe cari le va estima utile și cari vor putea să fie prescrise de regulamentele editate la Autoritatea Națională. Motivele deciziilor vor fi specificate în avizul care va fi dat părților.

Juriul va face la fel pentru descalificarea fără reclamațiuni.

Art. 44. — **Apelurile.** Orice reclamațiuni contra unei decizii a Juriului va fi deferită Autorității Naționale:

a) Dacă Comitetul cursei va judeca util să refereze astfel;

b) Dacă una din părțile interesate provoacă acest recurs într'un timp de 2 săptămâni dela comunicarea ce i s'a făcut despre decizia Juriului.

În acest ultim caz *(b)* cererea de apel trebue să fie însoțită de suma pe care Autoritatea Națională o va fixa și care va fi depusă de partea ce a făcut apel; această sumă va rămâne Autorității Naționale în caz când apelul va fi respins. Deciziunea Autorității Naționale va fi definitivă.

Art. 45. — **Documente de adus în caz de apel.** Apelul către Autoritatea Națională va fi însoțit de piesele următoare:

1. O copie de protestare și orice alt document scris care va putea fi adus de părți.

2. Un exemplar al programului cursei, o copie după instrucțiunile date concurenților și orice alte instrucțiuni complimentare utile.

3. Observațiunile Juriului și deciziunile sale.

Dacă apelul privește un caz al cursei apelantul trebue să adaoge documentele următoare:

4. Un plan ce arată:

a) Parcursurile;

b) Direcția curentului;

c) Pozițiile respective ale îmbarcațiunii concurente în cauză.

MONITORUL OFICIAL ŞI
IMPRIMERIILE STATULUI
IMPRIMERIA NAŢIONALĂ
BUCUREŞTI. — 1939